



مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

● اختيار الدكتور محمد فرغلي من 20 خبيرا على مستوى العالم
لعضوية اللجنة الفنية للإستراتيجية الدولية للحد من الكوارث
● حوار مع الدكتور عبد العزيز حجازي



● مشروع شرق القريفة التنموي... الفرص والتحديات
● شاب من مصر
● القرصنة البحرية 2007

Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt

Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 — Fax: +202-4184428-4148877

Alexandria Office: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor

Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 — Fax: +203 - 4877792

Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt

Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax: +2062-3710051-3710221

Port Said Office: 21 El Gabary Street, Port Said, Egypt

Tel.: +2066-3352940-3352941 — Fax: +2066-3352943

Cairo Airport Office: International Cairo Airport

International Export Center - Office N°204

Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204

ولنا كلمة

أوباما .. الرئيس الجديد لأمريكا



«صـ ملايين الفاضين الأمريكيين الممارك الإنتخابية التي استمرت 20 شهراً لإختيار الرئيس رقم 44 للولايات المتحدة الأمريكية .. يتم في نهاية المطاف والاعلاني في تاريخ الـ 47 القعدة الأمريكية لإختيار السناتور الديمقراطي باراك حسين أوباما البالغ من العمر 47 عاماً ليكون أول رئيس أسود من أصل أفريقي يقود البلاد بعد فوزه الساحق في 28 ولاية يحصل على 52% من الأصوات في حين حصل منافسه الجمهوري جون ماكين على 47% بفوزه في 20 ولاية فقط .. لقد احتفل آلاف الأمريكيين السور والبش وفوز الرئيس المنتخب بالدعوى وصرخات الفرح .. وهذه الأحداث في مدينة شيكاغو حيث تكلم حوالي مليون شخص إلى حديق جرائه بارك للاحتفال بفوز باراك الذي دام 4 أغسطس عام 1961 في هابا أي كنيسة مسلم وأم أمريكية بيضاء من ولاية كنساس تروى في كتبها بعد انفصال أبوه عنها وزوجها من مهندس نظم أنشؤسي الجنسية، والتحق أوباما في مطلع شبابه بإحدى جامعات كاليفورنيا ، ثم انتقل بعد ذلك إلى جامعة كولومبيا الشهيرة في نيويورك ليتخرج منها عام 1983 بعد أن حصل على الليكالوريوس في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، ولور تخرجه انصرف إلى مجال العمل الأملي لمساعدة الفقراء، وعمل كاتباً ومطالاً مالياً المؤسسة برنس إيترنالشيونال كوربوريشن، وبخل باراك أوباما عالم السياسة عام 1996 عقب إنتخابه عضواً في مجلس شيوخ ولاية إلينوي حيث أنخرط بشكل رسمي في أنشطة الحزب الديمقراطي، وفي نوفمبر 2004 فاز في إنتخابات الكونغرس من ولاية إلينوي بنسبة 70% من إيجالي أصوات الفاضين ليصبح واحداً من أصغر أعضاء مجلس الشيوخ سنأ و 20 سناتور أسود في تاريخ مجلس الشيوخ الأمريكي، ثم أعلن في فبراير 2007 عزمه خوض سباق الرئاسة الأمريكية.

وقد التفتك من فوز الساحق ألقى أوباما خطاب النصر بمدينة شيكاغو بولاية إلينوي الذي أكد فيه أن التغيير قادم لأمريكا، وطالب الأمريكيين بكل توجهاتهم بالإندماج في مواجهة التحديات التي تنتظرهم خلال الفترة المقبلة، وإشار إلى أن الطريق مازال طويلاً والعقبات كثيرة ولكنه يسيب معاناة اليأس حروب يمان أسوأ أزمة مالية في القرن الحالي، والربح من ذلك فإن لديه الأمل الكبير في تجاوز الأزمة العنيفة وتحطيق الأهداف، وبعد أوباما التحديت التي فوجئ الأمريكيين حاليًا ومن أهمها حرب العراق، وأكد على أنه يتعلم محب القوات الأمريكية في غضون 16 شهر قريباً بطريقة مسئولة بالتنسيق مع القادة اللبنانيين، ومن أهم ما تعهد به أوباما إلغاء الضرائب من الدين لا يتجاوز دخلهم 250 ألف دولار سنوياً، واعترافه الإحتجاج مع قلادة رزماء الدول المعادية للولايات المتحدة بدون شروط ومنها على سبيل المثال إيران وكوبا وفنزويلا، وأكد في النهاية على أن تحقيق هذه الأهداف ربما يستغرق أكثر من عام وربما أكثر من فترة ولاية واحدة.

لقد تواتر رنود الفعل الدولية بالنسبة لفوز المرشح الديمقراطي باراك أوباما في الإنتخابات الرئاسية الأمريكية ، وكان لكبار العالم الرأي الذي نسوقه هنا:

- هذا الرئيس حسلي مبارك أوباما قرر فوزه وتمننى له التوفيق في التوصل إلى تسوية عادلة للصراع الفلسطيني الإسرائيلي والانسحاب من العراق وإشاعة الاستقرار في أفغانستان.
- هذا الرئيس الفرنسي نيكولا ساركوزي أوباما، ولك على أن الشعب الأمريكي باختباره له اختار التغيير والانتفاخ والتفانول.

أكد جوردون براون رئيس الوزراء البريطاني أن أوباما دار حملة إنتخابية ملهمة وآثرى السياسة بفكره التقدمية وروفته المستقيل.

- أعرب خوسيه مانويل باربوس رئيس المفوضية الأوروبية عن أمله في أن تتمتع أمريكا تحت القيادة الجديدة للانفاق مع أوروبا لمصلحة شعوب الجانبين ومصلحة العالم.

- دعا الرئيس الفلسطيني محمود عباس إلى مازن الرئيس المنتخب إلى تسريع الجهود لتسوية النزاع بين إسرائيل والفلسطينيين وإعطاء الأولوية لسلام في الشرق الأوسط.

- صرح أبة الله على خامنئي بأن فوز أوباما يتيح إمكانية تحسين العلاقات بين الولايات المتحدة وإيران في حال أو في متعدهات الإنتخابية وفي مقدماتها عدم الإندماج على مهاجمة دول أخرى.

- هذا الألفاني حامد كزراي أوباما على النصر الذي أخذ للعالم إلى حقبة جديدة.

- رعب إيهود أورات رئيس الوزراء الإسرائيلي بالقول الساحق والتفايزي أوباما معرباً عن أمله في تحقيق تقدم في عملية السلام في عهد.

- أشاد نيلسون مانديلا رئيس جنوب أفريقيا السابق بانتصار أوباما معتبراً أن هذا الإنتصار يثبت أنه يحق لأي شخص أن يطمح بتغيير العالم - داعياً أوباما إلى العمل من أجل محاربة الفقر والخرس على مستوى العالم.

إن الرئيس الجديد أوباما سيتسلم منصبه وسط إحصار إقتصادي يضرب الولايات المتحدة بد ثنائي سنوات عجاف في فترة حكمه كزراي أوباما على النصر الذي أخذ للعالم إلى حقبة جديدة.

الأمريكية في «عقـ جديد».. فلول سيتمكن من إعادة المصادقة والبلية لحكم الأروكي بإصباح الأخطاء التي عانت منها الولايات المتحدة في حكم الرئيس بوش.

إن العالم في انتظار ما سيتفطر فترة حكم الرئيس خاصة وأنه أكد في كلمته أنه لن يتمكن أن يسمّر العالم في ظل استئثار أقلية بكل الخيرات بينما تعاني الأغلبية الفقر والحرمان.

عاصم السيد أحمد

مستشار إعلامي

دوريات إهداء

المقالات المنشورة لا تعبرها بالضرورة عن رأي المجلة وإنما تعبر عن آراء كتابها ويحوز إصداة النشر مع الإشارة إلى المصدر من أجل الشركات الراغبة في تحقيق إنتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بأدوار بالاتصال لحجز مساحة الإعلان



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

MAMEL PRESS AND PUBLISHING COMPANY LIMITED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

نائب رئيس مجلس الإدارة

نشأت الديهي

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوى صالح

المراسلون والمحرفون

جمهورية مصر العربية

السيد عبد الجيد السيد

« شرين جلال منير

« عبد الرحيم مصطفى

« محمد صابر

« ممي عطا الله

« ميادة محمود

« ياسمين عبد الجيد

المكاتب

السعودية - جدة

« مركز الربان محمد عبد الإستشارات البحرية(مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (966)

فاكس: (6533684) - (2) - (966)

سوريا

« ربان/ رامي تحوف

محمول

فاكس

كندا

« شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1

عنوان المراسلات

القاهرة +2-0122586455 Tel.

إسكندرية +2-03-4275117 Telefax.

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



إختيار الدكتور محمد فرغلي مدير عام الأكاديمية العربية ضمن 20 خبيراً على مستوى العالم.. عضواً في اللجنة الفنية العلمية لإستراتيجية الحد من الكوارث بأمانة الأمم المتحدة



تم إختيار الدكتور محمد فرغلي مدير عام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري عضواً في اللجنة الفنية العلمية لإستراتيجية الدولية للحد من خطر الكوارث التابعة لأمانة الأمم المتحدة عن المنطقة العربية ودول شمال أفريقيا وضرب أسيا ضمن 20 خبيراً يتم إختيارهم على مستوى العالم من بين أهم المتخصصين والعلماء في الهيئات والمنظمات الدولية المتخصصة وفي مقدمتها منظمة الأمم المتحدة للأرصاد العالمية ومنظمة الصحة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

المفاس والإجراءات المنظمة لعمليات الإمتياز والتكليف والمعاملات المالية وأنه من المقرر أن يتم توقيع العقود لأول دفعة من هذه الموائن خلال شهر فبراير المقبل بعد عمليات الطرح العام ولقاء للشرط المنظمة لإجراءات العمل في هذه الموائن

وتعزيز آليات الحد من خطر الكوارث، وإقامة شبكة إقليمية لهذا الغرض. وقد أكد الدكتور محمد فرغلي أنه من المقرر أن تنتهي قريباً الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا من إعداد الخطة العام الموائن النهرية المقرر طرحها أمام القطاع

جاء هذا الإختيار برئاسة لميرة الأكاديمية التي بادرت بشرط الكوارث على إدارة الأزمات والكوارث منذ عام 1996.

يتم تشكيل اللجنة الفنية العلمية لإستراتيجية الدولية للحد من خطر الكوارث بمعرفة وكيل الأمين العام للأمم المتحدة، وتختص بتطوير آليات منظومة الإستراتيجية، وإلقاء الضوء على أهم التساؤلات الفنية والعلمية والتكنولوجية في إطار الإستراتيجية، كما تقوم بمراجعة الموضوعات المتعلقة بالحد من خطر الكوارث في إطار عمل مؤتمر (ميجو) العالمي الذي كان قد عقد باليابان عام 2005، وترفع اللجنة تقريراً سنوياً إلى رئيس الإستراتيجية (وكيل الأمين العام للأمم المتحدة للشؤون الإنسانية).

وكان قد تم توقيع إتفاقية التعاون العلمي والفني بين الأكاديمية وأمانة الأمم المتحدة لإستراتيجية الدولية للحد من الكوارث، يتم بموجبها إجراء ودعم البحوث التي تعمل على الحد من خطر الكوارث، وتقديم التعاون الفني للحكومات والمؤسسات الوطنية والإقليمية، وبمساعدة المبادرات المتعلقة بهذا الشأن، كذا تطوير



تم التوقيع على الإتفاقية بين كل من الدكتور محمد فرغلي مدير عام الأكاديمية والسيد ساطو هريسيو مدير أمانة الأمم المتحدة للإستراتيجية الدولية للحد من الكوارث

مرحباً بهذا الرجل

أصدر الأستاذ الدكتور محمد فرغلي
مدير عام الأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
قراراً بتعيين
السيد للأستاذ الدكتور

أحمد محمد أمين

عميداً لمركز البحوث والاستشارات
لقطاع النقل البحري



والجدير بالذكر أن الدكتور أحمد
محمد أمين شارك في العديد من
مشروعات إنشاء الموائن مثل إنشاء
ميناء شرق بورسعيد ومشروع إنشاء
ميناء السفحة وكذا محطة الحاويات

الكويتية الجديدة في ميناء دمياط

وأ أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تقدم له
التنهائي وتتمنى لسيادته المزيد من النجاح

شكراً لهذا الرجل

تنتهز أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
هذه الفرصة وتقدم بجزيل من الشكر

والعرفان والتقدير

للسيد الأستاذ الدكتور

عبد الحليم بسيوني

على ما قدمه من أعمال وإنجازات

ودراسات على المستوى المحلي والدولي

أثناء توليه منصب

عميد مركز البحوث والاستشارات

لقطاع النقل البحري

راجين الله عز وجل

أن يوفقه في حياته القادمة

وأن يمنحه الصحة والعافية





MAHONEY

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said

Head Office:

31 . Sultan Hussein St.
21519 Alexandria . Egypt.

P.O. Box: 629

Tel.: +203 4831000 (6 Lines)

Fax :+203 4832000

www.mahoneyegypt.com

أجلدے انٹرنیشنل

Indigo red (oxidized) $\lambda_{\text{max}} = 610 \text{ nm}$

Port Efficiency and Competitiveness

planned under With the divestment of the operational facilities and services of the port to three distinct entities under three separate privatization exercises, the Authority has taken on an enhanced role of a trade facilitator, regulator and landlord. The core functions of the Authority under the reshaped role are as follows:-

- Trade Facilitation
- Port Planning and Development
- Regulatory oversight of privatized facilities and services.
- Free Zone Authority
- Asset Management

KCT was given 4 berths to handle containers under a 21 year lease. To ensure the benefits of privatization are enjoyed by the public, as stipulated in the government's mandate, 40% of shares in KCT were divested to the public under a share flotation scheme. KCT's shares were successfully listed on the Kuala Lumpur Stock exchange in 1992. In November 1992 the second phase of Port Klang's privatization was initiated. The port's remaining 22 berths, facilities and services were vested in a new enterprise, Kelang Port Management (KPM). An important outcome of the privatization is that the private port environment has resulted in greater commercial flexibility and freedom from government procedures. General performance has improved more than 20%. Port Klang Authority has identified additional facilities as part of its supply-driven policies. When Westport is completed, the facilities at Port Klang will be sufficient to handle the projected cargo throughput 130.5 million tonnes by the year 2010. Container projection by then will be 8.4 million TEUs.

36. In addition to KCT and KPM which took over existing port infrastructure, a second development is taking place to build a private port industry in Malaysia at the Westport at Kelang. Port Klang Authority has identified additional facilities as part of its supply-driven policies. When Westport is completed, the facilities at Port Klang will be sufficient to handle the projected cargo throughput 130.5 million tonnes by the year 2010. Container projection by then will be 8.4 million TEUs.

As part of the master plan, the development of Port Klang will also see further expansion of port facilities south of Port Klang between Tanjung Rhu and Batu Laut (30 km from Port Klang). The major thrust of these developments will be more industrial based dealing with very large consignments.

37. The Philippines.

Manila : In 2007 the port handled 2,800,000 TEU thus making 35th busiest container port of the world.

The government contracted the private sector for the operation of the Manila International Container Terminal (MICT) in 1988. The successful bidder was a consortium of two local enterprises, E. Razon Inc. and Andres Soriano Container Corporation, and SeaLand Orient, a major U.S. ocean carrier. The contract was formalized and the new consortium (ICTSI) assumed responsibility in June 1988. The impact of the new private terminal was immediate. Ship turnaround times were reduced by 60%. In 1993, ICTSI profits increased by 48% than in 1992. In October 1994 ICTSI signed a memorandum of agreement with the Philippine Railway (PNR) allowing the consortium to use PNR rail lines to transport containerized cargo. For that purpose ICTSI will invest \$ 19.5 million in an inland container depot 40km south of Manila.

Today, Asian Terminals Incorporated (ATI) is a premier seaport and logistics investor, developer and operator in the Philippines, committed to deliver world's best practices to customers and Philippine business in services related to port operations and

logistics for passengers, containers, general and bulk cargoes. Its flagship, the Manila South Harbor, is a modern five-finger type pier facility, which serves as an important international and local trade gateway for the Philippines and the Southeast Asian region.

ATI is also present in three other major seaports in the country, namely: ATI Batangas, Inc. in the Port of Batangas City; the Mariveles Grain Terminal in Bataan; and the South Cotabato Integrated Port Services Inc., Makar Wharf in General Santos City. It also operates an Inland Clearance Depot in Calamba, Laguna which serves as a customs-bonded warehouse.

38. Taiwan.

Kaohsiung Port: In 2007 the port handled 10,257,000 TEU and ranked the 8th world busiest port. Kaohsiung Harbor is well suited for development as an Asia-Pacific shipping center, a transshipment center, and world trade management center due to numerous factors. These include strategically location, natural port advantages, mild weather, modern facilities, direct links to worldwide ports, and sufficient container capacity. Kaohsiung Harbor currently encompasses five container terminals. All are at your service to handle a comprehensive range of logistics services promptly. Kaohsiung Harbor handles over 70% Taiwan's container traffic and more than 60% of Taiwan's cargo volume, we serve both as gateway to and from Taiwan as well as hub for transshipments throughout the Asia-Pacific region with the availability of 5 container terminals.

• Privatization of port business including leasing out of container berths for private companies. At present 23 container berths are entirely leased out to distinguished shipping companies such as Evergreen Marine, Wan Hai Lines, OOCL, APL, Yang Ming Line, Hyundai Merchant, Hanjin, Maersk Sea-Land and NYK.

• BOT (Build-Operate-Transfer) or joint venture methods are being used to establish container berth operation, for instance, the 78-81 berths of the new container terminal (number 5).

• Apart from basic construction work, all types of construction will continue to be privatized, for example, water supply, mooring and unmooring.

39. Thailand

Laem Chabang Commercial Port (LCP) in 2007 the port handled 4,624,000 T²⁰ and ranked 21st busiest port of the world.

Port construction was completed and operational on January 21, 1991 with 8 terminals in service and 2 in the preparation stage.

PAT announced an open bidding for the interested private sector to lease and operate the terminals at Laem Chabang Port in accordance to the government policy. Of the 8 operating terminals, 7 are private sector-run while the remaining one is administered by the Laem Chabang Port.

The port includes 5 container terminals, with a Berth length is 300 meters with a depth of 14.0 meters (MSL) each. B.1 terminal has a capacity of about 50,000 DWT for container vessels and approximately 0.3 million TEUs per annual. For the B.2 Evergreen Container Terminal (Thailand) Co., Ltd. (ECTT) is a lessee and operator since March 30, 1993 with a leasing period of 27 years. For the B.3 Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co., Ltd. (ESCO) is a lessee and operator since December 17, 1990 with a leasing period of 27 years. For the B.4 TIPS Co., Ltd (TIPS) is a lessee and operator since December 18, 1990 with a leasing period of 27 years. B.5 berth length is 400 meters with a depth of 14.0 meters (MSL). Its capacity is 50,000 DWT and 0.8 million TEUs per annual. Laem Chabang International Terminal Co., Ltd. (LCIT) is a lessee, developer and operator since May 1, 1996 with a concession period of 30 years.

Port Efficiency and Competitiveness

Part 3

DR. ISMAIL MOBAREK

LESSONS FROM WORLD PORTS

32. China.

Shanghai Container throughput in 2007 reached 26,150,000 TEU ranking the second busiest port of the world.

Since September 1992 Port of Shanghai Authority signed an

agreement with Hutchison Whampoa on a joint venture container terminal in Port of Shanghai.

The fruits of this synergy can be tracked through time line as follows:

1993, completion of Phase 1 of Waigaoqiao port area & container terminal.

1997, Application of EDI.

2002, completion of Phase 2 of Waigaoqiao.

2003, Reformation of port system; government functions were separated from enterprise management. Port of Shanghai Authority is totally converted & new entity Shanghai International Port Group Ltd. (SIPG) is born.

2004, Phase 5 of Waigaoqiao is completed & operating effectively.

2006, SIPG is now a public limited company listed in Shanghai Stock Exchange.

Zhangjiang It was built and put into service in 1956 and is now composed of 4 cargo handling areas and one container company thanks to private sector investments namely, P&O. The Port now has 29 productive berths, among them 23 are for vessels of over 10,000 dwt. during the Eighth Five-Year Plan period.

Furthermore, Zhanjiang Baoman Port Starts Container Berth Land Project which is designed with two 50,000-tonnage container berths with total handling capacity of 800,000 TEUs. Shekou: In July 2002, Vector Investments Ltd (a wholly-owned subsidiary of China Merchant Holdings (International) Company Limited), P&O Ports, Swire Pacific Limited and Modern Terminals Ltd announce that they have entered into a joint venture agreement for the development of a new container terminal at Shekou Industrial Zone in Shenzhen. The joint venture has a term of 50 years.

Container throughput in 2007 reached 3,311,580 TEU.

Chiwan: In June 2004 - Neptune Orient Lines' (NOL) global container transportation provider, APL, and Chiwan Container Terminal (CCT) have signed an agreement that will provide mutual benefits for both companies as they meet the needs of the fast-growing container trade out of South China and the Pearl River Delta (PRD).

Under the 20-year agreement, APL will gain additional efficiency and berth capability at the western Shenzhen port of Chiwan. CCT, in turn, will benefit from APL's business expansion and container volume growth

Yantian (YICT) throughput in 2007 reached 10,016,000 TEU.

In 1994, HPH and Shenzhen Dong Peng Industry Company Limited (now renamed YPG) signed the joint venture contract establishing YICT - Yantian International Container Terminals. The port of Yantian is designed to be a comprehensive port, mainly engaged in international transshipment of containers as well as bulk and general cargo. During the eighth Five-Year Plan period, six berths were completed (including four multi-use berths of 1000, 3000, 10,000 and 25,000 tons and two container

berths of 50,000 tons each); currently the port is capable of handling 5.25 million tons per year

33. Indonesia.

Indonesia Bulk Terminal (IBT) and Australia's resource group New Hope were awarded the BOT for the largest bulk port terminal in Southeast Asia at Pulau Laut Islands off Kalimantan. Tanjung Priok; Jakarta International Container Terminal is Indonesia's largest container terminal and is jointly owned by Hutchison Port Holdings (HPH) Group (51%), P.T Pelabuhan Indonesia II (48.9%) and Koperasi Pegawai Maritim (0.1%). Strategically located in the industrial heartland of West Java, JICT serves as Indonesia's national hub port. A redevelopment project is currently underway which will increase JICT's annual handling capacity. In 2007 the port handled 3,900,000 TEU and ranked the 25th busiest port in the world.

Surabaya In April 1999 PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III corporatised its container terminal operations (UTPK) forming PT Terminal Petikemas Surabaya. P&O Ports, on 29th April 1999, purchased a 49% shareholding in the Company. In 2006 P&O Ports was purchased by DP World. In 2007 the port handled 1,114,162 TEU & is projected to score 1,178,942 TEU

34. Korea.

Operation rights for 27 major ports and harbors in South Korea are to be transferred to the private sector, according to an official report titled "Streamlining of Ports and Harbors Operations". Nine ports and harbors, including Pusan and Incheon, were transferred during 1995, and the remaining 18 followed by 1998. Ownership will remain with the government. Private operators will be chosen through public tender, which will also be open to foreign interests.

Kwangyang: In 2001 Hanjin Shipping, along with Hyundai Merchant Marine and Hong-Kong based port group Hutchinson Port Holding (HPH), make up the consortium that has recently finalized an agreement with the Korea Container Terminal Authority to operate the second-phase of development at Kwangyang Port located in the southern part of Korea. The terminal will have seven berths, cover 85 hectares of land, and be able to accommodate a handling capacity of 1.75 million TEUs.

Pusan East Container Terminal Co., Ltd. (PECT) is established in 1990, Pusan East Container Terminal Korea name changed Shinsundae. The port commercial operations started with 3 berths, in 2006 the port operates with 5 berths & provides On dock CY services to the following stakeholders: APL, OOCL, Maersk, Hapag-Lloyd, P & O & K Line. Pusan is ranked world's 5th busiest container port handled 13,270,000 TEU in 2007.

35. Malaysia.

In tandem with the Government policy to infuse private sector management and discipline in various Government owned/controlled undertakings in the country, the first privatisation of major port facility took place in Port Klang. In 1986 the container terminal facilities operated by Port Klang Authority was privatized to Klang Container Terminal Berhad. The Authority maintains a 20% equity in the new company. Subsequent to this exercise, the remaining operational facilities and services of the port were privatized to Klang Port Management Sdn Bhd in 1992. The new port facilities developed in the island of Pulau Lumut were privatized to Kelang Multi Terminal Sdn Bhd in 1994. They were also given the option to develop the remaining port facilities

بسم الله الرحمن الرحيم
يا أيها النفس مطمئنة • أرجو أني راضية مرضية • فإجعلي في عبادتي • وإجعلي جنتي

صدق الله العظيم



رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
أسرة هيئة التحرير
وجميع العاملين
يشاطرون
السيد اللواء
عادل لبيب
محافظ الإسكندرية
في وفاة
المغفور لها بإذن الله
شقيقته
للفقيدة الغالية الرحمة
وأسكنها الله فسيح جناته
وألهم أهلها وذويها الصبر والسلوان



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري



شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضاء - العامرية) لتخزين الحاويات والبضائع

PO BOX 45000 - QUAY 45 - PORT OF ALEXANDRIA
EGYPT
TEL: 03 480633- 480634
FAX: 03 4862124 TELEX: 54566ACH UN
WWW.alexcon.com
alexcon@alexcon.com

الإجتماع السابع والثلاثين لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية القاهرة - نوفمبر / تشرين ثان 2008



**الدواء
حسام بدوي**

**دكتور
صباح جابر الهادي**

بما يتم في هذا الشأن
سابعاً: تكليف الأمانة العامة للاتحاد بعرض موضوع تطبيق البوكال الموحد لتعريفه الرسوم والنفقات الحالي من تطبيق على الاجتماع الدوري 36 للاتحادات العربية في نطاق مجلس الوحدة الاقتصادية العربية مع التتبع بأن هذا البوكال المؤقت عليه من اللغة العربية المنقولة في الخروم (2006) ومقتضى من مجلس وزراء النقل العرب، والنظر في إمكانية عرضه على القمة الاقتصادية والاجتماعية والتنمية القادمة.
خامساً: 1- اعضاء التقرير القديم من الامن العام للاتحاد من نشاطات الاتحاد وفعاليات خلال عام 2008. وتوجيه الشكر على الجهد المبذول في هذا الشأن.
2- اعتماد خطة عمل الاتحاد للعام من الأمانة العامة لعام 2009.
سادساً: 1- اعتماد الميزانية التقديرية للاتحاد للعام المالي 2009.
عاشراً: الموافقة على الاستمالة الكبيرة التي عرضها سعادة الشيخ الدكتور / صباح جابر الهادي الصباح المدير العام لمؤسسة الموانئ الكويتية ورئيس مجلس إدارة الاتحاد وعقد الاجتماع الدوري الثامن والثلاثين لمجلس إدارة الاتحاد في مدينة الكويت الشقيقة خلال الأسبوع الأخير من شهر ابريل / الأول من مارس 2009.
الحادي عشر: 1- اختيار سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم مستشاراً لؤاسة الاتحاد لتقدير ما يتحقق به من غيرات واسعة في مجالات عمل الاتحاد.
2- قيام الموانئ الأعضاء بوفاء الأمانة العامة للاتحاد بملاحظاتها حول تعديل النظام الأساسي في موعد اقضاء مقترح يناير 2009 ليسنى للجنة العامة عرض هذه المقترحات على مجلس الإدارة في إجتماعه القادم.
1- قرر مجلس إدارة الاتحاد رفع برقية شكر وتقدير وعرفان إلى فخامة الرئيس / محمد حسني مبارك - رئيس جمهورية مصر العربية.
2- قرر مجلس إدارة الاتحاد توجيه برقيات شكر وتقدير إلى معالي المهندس / محمد منصور وزير النقل في جمهورية مصر العربية لدعمه للاتحاد ولتفانيه في خدمة مصر العربية.

عقد مجلس إدارة الاتحاد إجتماعه السابع والثلاثين في مدينة القاهرة بجمهورية مصر العربية في الأول من نوفمبر 2008 برئاسة سعادة الشيخ الدكتور/ صباح جابر الهادي الصباح - المدير العام لمؤسسة الموانئ الكويتية، ورئيس الاتحاد.
وقد افتتح الإجتماع سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم بكلمة شكر فيها أعضاء الاتحاد وأمانة العام على تعاونهم معه خلال فترة رئاسته، وأعلن تسليم الرئاسة إلى دولة الكويت ممثلة بالشيخ العام لمؤسسة الموانئ الكويتية الشيخ الدكتور/ صباح جابر الهادي الصباح متمنياً لسيادته كل التوفيق والتناجح.
كما ألقى في الجلسة الافتتاحية كلمات الأمين العام للاتحاد، السيد/ رئيس الاتحاد والسيد المستشار/ رشيد علي مهلا عن معالي الأستاذ الدكتور/ أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية.
شارك في الإجتماع السادة معالي الدول الأعضاء في الاتحاد، وممثلين عن جامعة الدول العربية، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية حيث إكتمل القانوني للإجتماع بحضور ممثلين عن 15 دولة عربية.
تلى ذلك إقرار جدول الأعمال على النحو التالي.

القرارات والتوصيات:

- في ضوء المناقشات والأراء والمقترحات التي تمت حول كل بند من بنود جدول الأعمال، توصل مجلس الإدارة إلى التوصيات والقرارات التالية:
- توجيه الشكر إلى سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم المدير العام لبقاء هذا عهد العزيز بالعام لجهوده الكبيرة ودعمه الاتحاد خطة فترة رئاسته له مما ساهم بشكل كبير في تحقيق إنجازات وإنجازات وإنجازات وكانت الميزة للاتحاد على المستوى العربي والعالمي.
- تولى سعادة الشيخ الدكتور/ صباح جابر الهادي الصباح المدير العام لمؤسسة الموانئ الكويتية رئاسة الاجتماع للفترة القادمة بإعتراف من 2008/11/1 وبقا لنفص انضمام الأساسي للاتحاد.
- توجيه الشكر إلى مية الموانئ العربية المديونة للروح الإيجابية التي أبدتها في هذا الصدد.
- تجاهد مجلس الاجتماع العربي 36 لمجلس إدارة الاتحاد المنعقد في الدار البيضاء المسكة العربية للفترة من 6-2008/5/8، بما تضمنت من قرارات.
- توجيه الشكر إلى الأمين العام والأمانة العامة لجهودهم المميزة في تنفيذ ومقابلة القرارات والتوصيات.
- ثلاثاً: تم الإطلاع على توصيات اللجنة الفنية للنقل البحري في إجتماعه التاسع المنعقد بالقاهرة خلال الفترة 13-15/5/2008 وقرارات مجلس وزراء النقل العرب المنعقدة بهذا الخصوص في إجتماعه المنعقد في مدينة بريسعيد بتاريخ 29/10/2008، وتكليف الأمانة العامة للاتحاد بإعداد آليات التنفيذ لتطبيق ذلك وتقديم تقرير بذلك إلى مجلس الإدارة في إجتماعه القادم.
- إعداد: تشكيل لجنة من ممثلين عن الموانئ الأعضاء في كل من سوريا - مصر - العراق - فلسطين - قطر - الإمارات - والأمانة العامة للاتحاد ، وذلك دراسة جدوى ومجالات التعاون مع شركة معينة حتى للاتحاد، وتغلق اللجنة إجتماعها في مدينة الإسكندرية خلال شهر ديسمبر 2008 وتزج توصياتها بهذا الشأن إلى مجلس إدارة الاتحاد في إجتماعه القادم.
- مهاجداً: دعوة الموانئ الأعضاء للتعاون مع توصيات لجنة تنفيذ إستراتيجية تنمية الموارد البشرية وإعادة لراسة الطباط التبريرية السادة الأعضاء أخذاً في الاعتبار المقترحات القديمة من المملكة العربية السعودية والمملكة المغربية وتكليف الأمانة العامة بإعداد الفضة التبريرية لعام 2009 ينظرها على السادة الأعضاء

تحت إشراف



مستشار

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مجلس إدارة

مرحباً بهذا الرجل
تتبرع أسرة تقرير مجلة إنترناشيونال
يسمو الشيخ الدكتور
صباح جابر الهادي الصباح
بمناسبة تعيينه
رئيساً لمجلس إدارة
اتحاد الموانئ البحرية العربية
وتتمنى لسموه التناجح والتقدم والإزدهار



شكراً لهذا الرجل
تتبرع أسرة تقرير مجلة إنترناشيونال
هذه الفرصة للتقدم بجزيل الشكر
والعرفان والتقدير
للسيد الأستاذ



على ما قدمه من أعمال وإنجازات وتطوير على
المستوى الدولي والمحلي أثناء فترة توليه منصب
رئيس مجلس إدارة
اتحاد الموانئ البحرية العربية
راجين الله عز وجل أن يوفقه في
حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية





AFCS
ARAB FEDERATION
OF CHAMBERS OF SHIPPING

مراسم افتتاح اجتماع مجلس إدارة الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية الثانية عشر



على مدى يومين عقد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية اجتماع مجلس إدارته الثاني عشر بالعاصمة اللبنانية بيروت بناءً على دعوة من الغرفة الدولية للملاحة ببيروت ونعت رعاية معالي وزير الأشغال العامة والنقل اللبناني الأستاذ / غازي العريضي .

وفي مراسم الافتتاح والتي عقدت بفندق بريستول بيروت وحضرة العديد من العاملين في مجال النقل البحري العربي والبنوك والأنشطة التجارية للبنان ممثلين لقطاع النقل البحري دولة أذربيجان وميناء وقطاعات النقل البحري في الوطن العربي ومنظمة الاسكوا .

بدأت مراسم الافتتاح بكلمة من الأستاذ / إلياس أميل زخور رئيس الغرفة الدولية للملاحة ببيروت والذي رحب فيها بالمحاضرين وشكره معالي وزير الأشغال العامة والنقل اللبناني على رعايته لهذا الاجتماع مع إبراز أهمية مرفأ بيروت للمركبة التجارية بين الشرق والغرب والتطور السريع لهذا المرفأ . مع الشكر للموصول معالي وزير النقل على سرعة استجابته لتطوير المرفأ اللبناني .

- وفي كلمة اللواء بحري / محمود حاتم القاضي رئيس الاتحاد أكد على الدور الذي يلعبه النقل في التجارة العربية - مؤكداً على أن مرفأ بيروت شريك أروع الأمثلة على مر القصور لمركبة التجارة العربية البينية .

وأختم الوزير غازي العريضي وزير الأشغال العامة والنقل اللبناني مراسم افتتاح الاجتماع بإشارته إلى أهمية العمل سعيًا لإنزلة كافة الموانئ على طريق حركة تبادل التجارة والنقل بين الدول العربية.

اللواء بحري / محمود حاتم القاضي رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية يهدي درع الاتحاد الى معالي وزير الأشغال العامة والنقل اللبناني .

هذا وقد تم خلال الاجتماع إهداء ميداليات الشرف والتعاون بين الأعضاء والذي يتشتمل تشجيعه أعضاء الاتحاد على تكوين شركات مشتركة فيما بينهم . كما أئتمن مجلس الإدارة مزاينة الاتحاد من العام المالي 2009 .

وفي تصريحاته اللواء بحري / محسن المصري أمين عام الاتحاد أضاف بأن الاجتماع قد تبنى توجيهات معالي الأستاذ وزير الأشغال العامة والنقل اللبناني بالإضافة مهمة تشجيع الصناع والمصالح التي تواجه حركة النقل عامة والنقل البحري خاصة بين الدول العربية ضمن خطة عمل الاتحاد في عام 2009 وذلك من خلال تجميعها وتبليغها ثم رفعها بمذكرة إلى مجلس وزراء النقل العرب لإقتضائهم .

كما أضاف بأنه تمت المرافقة خلال الاجتماع على فتح مكتب إقليمي للاتحاد في كل من المملكة الأردنية الهاشمية وأخرى في الجمهورية التونسية مع تكليف الأمانة العامة للاتحاد بعرض مقترح مهام وواجبات هذه المكاتب في اجتماع مجلس الإدارة القادم للاتحاد .

كما وافق المجتمعون على تشكيل لجنة للتقريب بالاتحاد تقوم بوضع خطة للتقريب للعاملين بمجال النقل البحري في الوطن العربي .

ثم قام المجتمعون في اليوم التالي بزيارة معالي وزير الأشغال العامة والنقل بمكتبه وزيارة مرفأ بيروت والاستماع إلى خطة تطويره خلال الفترة القادمة .

ويخبر بالذكر بأن دولة رئيس مجلس وزراء لبنان الرئيس فؤاد السنيورة وجه خطاب شكر للمجتمعين في بيروت ودعى ضيوفه إلى دعم الأنشطة التي تشتمل على شأنها أن تساهم في خطط النهوض وتعزيز التعاون العربي مع تميزاته للاتحاد بالتقدم والنجاح .



حفل الاستقبال التي أقامته الغرفة الدولية للملاحة للمشاركين في الاجتماع

كلمة معالي الأستاذ / غازي العريضي وزير الأشغال العامة والنقل اللبناني

وبعد العريضي بأن "مرفأ بيروت سيكون خلال فترة قريبة من أكبر المرفأ وأكثرها نشاطاً وإنتاجاً ومفاعلية بسبب الجهود التي بذلت والقرارات التي اتخذت وبخصوصاً القرار الأخير الذي سيوقعه الباب وأماماً أمام المرفأ لإستيعاب أكبر عدد من السفن الكبيرة التي يأتي من كل دول العالم".

المصدر: جريدة النهار اللبنانية
6 تشرين الثاني 2008

بدأً، تحدث العريضي فأكّد ضرورة إنزلة كل الموانئ على طريق حركة تبادل النقل بين البلدان العربية إن على مستوى البضائع أو على مستوى المواطنين، وأن الأوان لإنزلة كل الموانئ في تشريعاتنا وأنظمتنا وقوانيننا ومن حساباتنا الأمنية. ودعا إلى "مواكبة التطورات وقراءة انعكاساتها اليوم قبل الغد قبل الانهيار المالي الأخرى، وكانت التداعيات موجية إلى دولنا وبالقائنا وعولنا الاقتصادية والمسؤولين الاقتصاديين والماليين والسياسيين أن ينفيدوا من هذه الطفرة المالية الكبرى في منطقتنا".

الأمين على الخزانة ..

د. عبد العزيز حجازي

أعد اقتصاد مصر للحرب ثم نقله إلى اقتصاد سلام



- جميع برامج الإصلاح للضرر والمجتمع يجب أن تنطلق من المنهج الإسلامي
- كلفتني عبد الناصر بالانضمام إلى أول مجموعة وضعت برنامج تصنيع مصر
- عملت مع كمال الدين حسين وحسين الشافعي وعبد الله طعيمة ورجال الجيش
- التنظيم المطليعي ضم شيوعيين وإخواناً ووطنيين.. وكان الهدف منه كبيراً جداً

حوار : نشأت الديهي

عبد العزيز حجازي في حوارهِ إلى الزميل نشأت الديهي

والرئيس السادات.. إن علاقتي بعبد الناصر بدأت عندما كنت عضواً في نادي الطلبة المتقربين بجامعة القاهرة، ثم تلت ذلك بأن أكون عضواً في مجلس السنوات الخمس، وهو أول برنامج تصنيع في مصر.

بعد ذلك اختارني وزير المالية الدكتور حسن سليم لكي ننشئ بنكاً للعمال ، وتقريباً اختلعت برجال الثورة كلهم قبل أن أشغل الوزارة، لأنني عملت مع مجموعة كبيرة منهم، فقد عملت كمستشار لجمال الدين حسين وقت أن كان رئيساً للوزراء، وعملت مع حسين الشافعي في وزارة الشؤون الاجتماعية، وعملت مع عبد الله طعيمة وأشفاقاً هيئة الأوقاف، وعملت مع رجال الجيش لأنني كنت أدرس للضباط سنة 1954 في القوات المسلحة، وعملت مع المصانع لحربية لكي أطلق بعض النظم في المصانع العربية، وسأعتمد أو شاركت في كل التنظيمات السياسية منذ أن بدأت..

وأضاف هناك قصة من القصص التي أحب أن أرويها، ذلك أنني التقيت في وقت من الأوقات بلثني ضد الثورة، لأنني لا أعمل مع هيئة التحرير، وكنت أفضل من أجامعة سنة 1954 ، وكان لي نشاط ثقافي في الجامعة وفي الاتحادات بجانب النشاط العلمي، أي أنني تقريباً شاركت في جميع التنظيمات السياسية، بما في ذلك التنظيم الطبي الذي يقال إنه التنظيم السري لعبد الناصر وهذا أحد أن أقول إن هذا التنظيم كان الهدف منه كبير جداً ، لأن حركات هذا التنظيم كانت عبارة عن حركات تقدم شيوعيين وإخواناً مسلمين ووطنيين، وهذه الحركات كانت لاستيعاب الجميع، بحيث لا تترك الفرصة لليمين أو اليسار العبي في الفضاء، ولكن للأسف استغل هذا التنظيم في التجسس على بعض الناس وكتابة بعض التقارير عنهم، وبالتالي لقد أضعيت وفسدت في نهاية الأمر واثقتي، بينما هو استمر نظيفاً لكن أصبح لدينا حزب سياسي قوي، والذي نتاح له الفرصة ليقراً الأفكار أو المنشورات التي

كانت تصل لهذه الطبقات سجدت تلقياً سياسياً على أعلى مستوى، وللأسف هذا، غير موجود اليوم لأن لا تجد سوى خلافات بين أحزاب لا تملك وضوح رؤية.. ولا أنسى لعبد الناصر أنني يوم أن عينت قال لي كلمة بسيطة جداً : الوزارة ليست تشريفاً ولكنها تكليف، وحينما عينا في مارس سنة 1968 قال لي : " هي الحقيقة أن لا أحرص.. بعد التكملة الناس يتقربون اليك بعد تفريق، وناس قالوا إن البلد حالها جيدة وتستطيع أن تقف على رجلها مرة ثانية، فداك أن يكون هناك شخص أمين يستطيع أن يعطيني صورة حقيقية للبد اقتصادياً ومالياً ..

وهكذا أعطيت كامل الحرية كوزير الخزانة في ذلك الوقت لأن ناقضت الوزراء وكل أجهزة الدولة، بما في ذلك المخابرات ورئاسة الجمهورية والجيش.. وأنا أقول ذلك لأن موضوع الشفافية كان موجوداً، وكانت هناك القدرة على المناقشة، لقد أخذت الدكتوراه في الرقابة والموازنة، وبالتالي عندما عينت وزيراً للخزانة كان ذلك صلي الاسامي وديهي، ما ألتى الثاني الذي قال لي عبد الناصر ولا أسماء أرواحه عندما جعلت رجل عدل عبد الناصر الإنسان - فهو أنه قال " يا عبد العزيز تقسمي أرى كل واحد من أولادى الشباب ساكن كويس ومناش كويس، غايلاً معركة

في أعقاب التكملة قال الرئيس جمال عبد الناصر "أوه أن يكون هناك شخص أمين يستطيع أن يعطيني صورة حقيقية للبد اقتصادياً ومالياً" .. كان الدكتور عبد العزيز حجازي هو ذلك الشخص الأمين الذي بحث مع عبد الزعيم عبد الناصر ليكون أميناً على خزانة مصر، وكان ذلك في مارس سنة 1968 .. وفي أعقاب حرب أكتوبر وبك الاشتباك الأول وقع اختيار الرئيس السادات على الدكتور حجازي لإدارة الحكومة المصرية، وكانت المهمة الأساسية في نقل الاقتصاد المصري من إقتصاديات العرب إلى إقتصاديات السلام.

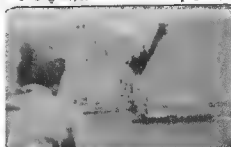
لقد كان الدكتور عبد العزيز حجازي رجل دولة من طراز خاص، ولكن أعما ما يميز هذا الرجل هو تلك الرؤية العميقة التي يحملها للإصلاح الشامل من أجل العصور المستقبل.. ذهبت إلى مكتب وانتشرت قليلاً في المكان المخصص لاستقبال الضيوف، ولقد نظرت كل الصور المعلقة على جدران المكتب لحكام مصر جيداً، بداية من محمد علي وحتى آخر السادات مروراً بالتاريخه المشريف لحفلات وحضر الرجل، ودار بيننا حوار طويل حول كيفية الخروج من الأزمات والراحة والانتقال نحو المستقبل.

يقول الدكتور حجازي:

مثلاً حينما بشيرة كل الأنظمة من أقصى اليمين إلى أقصى اليسار قام بصلب بنا إلى إلى ما وصلنا إليه.. إذن علينا أن نعود إلى صوابنا ونخلق الفكر والنهج الإسلامي الحقيقي، فالإسلام كله هو فكرة قبل التطبيق لي كل زمان ومكان، إننا نقيم على مجموعة قواعد أخلاقية تحكم سلوك البشر، ومن هذا السلوك تنطلق جميع البرامج الإصلاحية على مستوى الفرد والأسرة والمجتمع، إن جميع البرامج التنموية والإصلاحية تنبثق على الفرد، وإذا كان الفرد مؤملاً بالنجاح السلوكية والالتزامية والفكرية فإن كل شيء يحوّل إلى أن تنتج وننتج شاربها والعكس بالعكس، عمداً أنا سعيد جداً أن أرى شباباً يعملون في بحث عن مخرج يفرغ الرأسمال، إن الضباب مع صدام الآن الحقيقي لهذا الوطن، لذلك متجدد بردي وإيجابي مكتوبة حتى لا يتم الوقوع في خطأ التأويل، عمداً ستكون إجاباتي عن سؤال حول خريطة المستقبل وجنود الأعمال والأولويات مبسطة

التنمية البشرية الأمم بتحسين العنصر الأمم في سلسلة الإصلاحات الشاملة، تركت الرجل وبدأت أبحث في الشكبة

جاري
حول
الناصر



وتتأكد على الرغم، محمية مدالية في هذا الحد كما يتتبع التصرفات لتصلها، وذلك فحين
 نريد وتري "مجلس" "معقما أبدي أن يكون السلاح" "مأجبي فلا بد أن يكون الوريث متابعاً
 للأحداث على مستوى الدولة، وبوقت الضرورة أحسن الصرف. وإذنا لنا مشهور -راكلم
 للكلور جاجي- بأن يدعى كات" فاضلة" "أخبار كليلين أن من مستطير، وقها
 فيقولون: حرام عليك كنت تعلمين 12 جنيتها". فقول على حد حالهك دم رجلين، فهل كان
 عندي ولد أعلم! إن هذا هو الذي لم يسمع نطق على قهيبا ولا

نطق، ومعنا كات أراو على الأهل تصمير الفتوة المطلع على بعض اتفاقيات وك
 كان وجهها، فوجدت أن الصين العسكرية في 1975 كانت لا تتجاوز 2 مليار، والبريين
 الاقتصادية كانت مدفوعة بالكامل حتى نهاية سنة 1973، لئلا كما نحن جرمين على أن نبلغ من
 تستمر عليه الإبعاد المعركة، وإذنا أقول إن الجانب الاقتصادي في الأزمة التي نمر بها الآن

يحتاج إلى مزيد من إعادة الهيكلة، ومزيد من الترشيد الإنفاق العام.
 أيضا يدور في أذهان البعض تساؤل حول قيامنا بتعيين كل جرمين، واقل لهم إتنا
 نسمى ذلك في علم الاقتصاد والمالية تكلفة إجتماعية، بمعنى أنني كنت أمام أمرين، إما أن
 أتكرمهم في الشوارع فيبدون لي على سطرعات وتخريب، وما أن أتعينهم وبالتالي يكون لديهم
 القدرة على العمل، صمخ إن الكات بها 4 أفراد أصعب فيه. كلكل الناتج إلهائي هو
 تحقيق الاستقرار، لا يفرح فلان البطالة لا تثير، وأموال الخصخصة جزء كبير منها هو
 تعويض الناس الذين أجبروا إلى المعاش اليكسر.

وفي سوالي عن كيف تحول من اشتراكي إلى ليبرالي قال: إن التاريخ فترات، وكل فترة
 منظومة تتغير بتغير الظروف، إما أن نلف جامدا أو أن نلتجئ، قد أفسدت تاريخ مصر
 محاولا أن أخرج الشياطين كتابا من أيام الاحتلال حتى الآن وبخاصة تاريخ مصر من سنة
 1952 إلى 1959، وهي الفترة التي شهدت تصير المؤسسات وحرب 1956 والاستقلال،
 وتحتست فيه إرادة على التمازك الوطنية عندما أقم قللة السويوس، فهو كات يريد أن تملك
 مصر مقدراتها، إن البريك وشركات الخارجية كانت كات منصفية من الجانبية

وأستعين القول إن عبد الناصر أو كان عاش لتاجه إلى الافتتاح، وشاهد على ذلك أنه في
 الفترة من 1959 إلى 1966 أخرج ميقا عبارة عن استكمال مراحل التصدير، لأنه عندما
 جات الثورة شحت عن الإطعام وسيطرة على المال على الحكم، لكن الطبقة الرأسمالية
 الوطنية لم تكن مثل الطبقة الرأسمالية الوطنية العالية، ويعد وعلى بلشا يمشي وأمثالها لم
 يكونوا استقلاليين، بل درجة التي نراها على رجال الأعمال.
 ثم جات التكتية وفي وسطها اليمن، لذا الإيز؟ لأن عبد الناصر كان يقود حركة القومية
 وهو الذي حرر أفريقيا، ونحن لا نستطيع أن نسي أن نذكر، وهو ثارت بشهادة سافيليا
 نفسه، ولذلك بد أن يكون الفينين وأن نغسل التمازك وبشاره فترات مدنية، فافتره من
 1959 إلى 1966 كانت نعمل كشغل اشتراكي، دعنا قريبا وكانت الدول العربية قد حيرت

في هذا الوقت، ثم شلت حركة كات الانتماء
 في هذه الفترة، وأكبر خطة اقتصادية لغنت في مصر كانت من 1960 إلى 1965 إذ إن
 كبر معدلات تنميته حدثت في هذه الفترة، ثم جات التكتية وجاء الاقتصاد الذي نعدنا
 عنه حتى 1973 وفتره الإبعاد العرب لا هي رأسمالية ولا اشتراكية، ما كين عد الناصر
 يقول لي بذلك من البعد الإجماعي وأستمر في تعيين الخريجون "فمعنا أنه توجيه
 لأن ننظر للعدالة الإجماعية كأحد المعاصر، فنحن شعب فقير ومعظمه غير متعلم، وأذكر
 أنه ذات مرة ناقشته في مجلس الوزراء عندما أنشئت الجامعات الإجماعية قلت له: الشريعة
 لا توجد بها جامعة، فقال لي: يعني أنت شطان شراوى عزون جامعة؟ قلت له لا، فقال:
 "خلص أفرويا"

الجامعات على مستوى مصر" فتصوات أبداً إلى 13 جامعة، وهذا قراراً إتشكي.

التحرير التي ستقومون بالتحرير لها تشبيك البعد الإجماعي " لقد خرج عبد الناصر من
 فئة متوسطة ذات دخل محدود كان الجانب الاقتصادي والتربوي على البعد الإجماعي أساس
 تفكيره، وإذنا كانت هذه هي وصيته الثانية لي فيما يتعلق مع الحركة العامة الخاصة
 بأرضه وتخصص الاقتصادات الخاصة بالزراوات الخفيفة، وبناء على هذا تم تكليفه وإنا
 أرى هذه الوثائق لاني سلكته هذا السؤال كبير، أتدرك تحديق الآن عن أشياء كاتاً حالاناً
 لم يظلموا، وإنا أرا بد التكتيك كان واضحاً: الحركة

أولا وثات، ثم البعد الإجماعي واستمرارية التكتية بمدلات معقولة، ولكي نستطيع الحديث
 عن كبر اكثير لابد أن نبدأ من التكتية، فالتقارير الاقتصادية المصرية تقول إن ميزان القوت
 بين مصر وإسرائيل في ذلك الوقت لم يكن متخافاً، وإن استخدام مصر القوة العسكرية فترات
 المسلحة: لإسرائيل كان على مستوى عالٍ جداً، وأشأ ما أقول إن التكتية كات عبارة عن قرار
 سياسي أنقلب إلى هزيمة عسكرية، وكان له بتدبير من الولايات المتحدة الأمريكية.

إن الجوانب الذي لم يكن متواز، واستعدادا الذي لم يكن بدرجة أعلى إصلى المباداة
 لإسرائيل، ولهذا حدثت المباداة الكبرى التي عاشهانا جميعاً، وهذا قيد أن أذكر أمرين:
 الأول أن الجيش لم يخسر معركة في الواقع، لأنه عندما ضربوا الطيران لم يدخل المعركة.
 والثاني هو خبر السيماهي لميد الناصر بعد أن اختار الشعب أن يستمر وأن يتصل
 الشوريين، حيث أن يستمر في عملية استنزاف لإسرائيل حتى يثبت أينا مارنا موحدين،
 وأتت تعلعن مفهوع بإيلات وقوات الصاعقة التي كانت تلحق سياء، وتقوم بمطبات عسكرية
 فيها وفي إسرائيل، فصر الإسرائيليون في ذلك الوقت بأنه مازالت إيت وثباتا سنداع
 عن بلندا إلى مصر بدرجة ممكنة، ولا شك أن حرب الاستنزاف كانت إحدى المراحل الرئيسة
 التي بني عليها التطور فيما بعد للتصهير لمعركة اكثير، وهذا أقول إن خسائر 1967 نتيجة
 للمعركة كانت تتجاوز 10 مليارات، ومن ثم كان لابد من إعادة بناء القوات المسلحة وبكفاءة
 مختلفة، ولهم: سالتحت عن مجموعة محاور:

أول محور هو تطوير القوى البشرية المحاربة، بمعنى فرض مستوى الكفاءة الخاصة بالقوة
 القتالية في مصر، وبالتالي بدأت الإحالات العليا والمتوسطة تظهر في الميدان، كما حدث
 في معسوقية في الممارات التي يجب أن نأشار لآه كات يجب أن تكون معركة المستعدات
 النوعية في هذا الوقت، وهذه التلقية مهمة جداً لأنه عندما يدرس خبرة فترات ديابات بالكامل
 بار - أو في جيه - ويقتل بعد ذلك "مسلف ليعوري" فإن هذا مثال من التلقية على وجود
 القدرة وتوجيه مصر وفي هذا الموضع بل هذا الموضع يدو كاتياً، هذا لأنهم مضافين
 لقوات المسلحة الأمريكية على مصرعها، حتى إن يقال إن الخريجون الاستراتيجي لأمريكا
 تأثر بما أرسل إلى الجبهة في مصر عام 1967 وهذا ثابت، فقد كانت التكتيات والفيابات
 لجزءة بالبريز مصر، وفي الجيش على المستوى العالي، وفيها كان لا تثير على نتائج المعركة، وذلك
 كان الهاتفي لأول رفع كفاءة القتال، المصري والعربي بالتكتية حتى يمكن أن يبق أفام هذه
 القوى المتأهبة التي تعتبر من أقوى الجيوش القومية في العالم.

كان الجانب الثاني -مكتلف- كان الجزء الاقتصادي، وتنظيم القوة الاقتصادية لا
 تطلب مصر، ومعنى هذا أنه كات يجب أن نستثمر برامح التكتية كما في معملاتها، إذ لا بد
 المعركة مباشرة الاقتصادية، وإذنا بدنا في تكتية الموارد لكي نرفع من كفاءة
 الاقتصاد المصري، وفي هذه الفترة (إذنا على أن أقر - وهذا من يقبذ ذلك ولكتني
 أحط بطريقة موضوعية وكأنيابة، أن أذكر أن الجانب الاقتصادي في توفير مقابلات القوات
 المسلحة والمجتمعات، وفي السيطرة على الضرائب وعلى الموارد الدافئة لأن القطاع العام
 إن يترب من الجانبين، وبالتالي تمكنا من الحصول على هذه الموارد لدعم المعركة.
 وبكفي أن أخرب مثلاً واحداً: فلاد يوم قال لي الرئيس جمال عبد الناصر - يا عبد العزيز
 إن سوف نيتني حالناً للصواريخ، فريد توفير 100 مليون جنيه

وإفعل هذا أبلغ صرف على حالنا الصوريين لأن إسرائيليين كانوا يضرين من الفضة
 الأخرى على منطقة القناة، فدينا هذا المبلغ وبني حائل الصواريخ - الذي كانت له فاعلية
 كبيرة- خلال 40 يوماً بعد وأبل من المابلر، وهو يدل على قدرة هذا الشعب على المعطاء لأن
 الإخا شيا لمعركة هو الضعب المصري، بضحي في سبل أن تقوى القوات المسلحة، وعلى
 الأقل لم تكن هناك لاشكال الخاصة بالمواد الخام والمواد الغذائية والسلمية ولا كانت توجد
 سيطرة على استكمال المواد الضرورية والأساسية.

لكن الثاني أنه أثناء المعركة عندما حدثت الثورة لم نستطع أن نعمل سوى على 31 عربة
 تم نقل القوات الدافئة إلى الضفة الأخرى، وبالطبع أن أنقل اللحم والدم إلى الضفار وإسما
 مطبات وأشياء، مركزة حتى يمكن توفير الضروريات بالنسبة للقوات الموجهة على الضفة
 الأولى، وما تظهر أهمية العلاقات العربية والملاقات الدولية القوية، فعلاً الجزائر أرسلت
 سيارات لنقل التبرول من غير أن يطلب منها أحد، والصيماال القوية ذات نحن مستعدين
 أن نمدد لكم ليعاد لكن إبعثوا طائرات بقشوا ما تريبون، وعلى الجانب الآخر كان هناك
 قسط مستحق لكل أيدينا، وفي ذلك الوقت، فاضلنا دفعه، فراه أنه أن يوعض
 علينا فيما

الظن المصري يوم 5 أكتوبر لليابا يسفر عال، ونض خزانة مصر في 5 اكثير حواي
 300 مليون استرليني بينما كان كل الماطل من 8 كيا - ملايين استرليني إذن المزم
 الاقتصادي كان ميقاً جداً، وهذا يجب أن أصبح بعض الوقائع التي تردت بين الحين والآخر،
 وبخاصة عندما قال الرئيس السادات إن اقتصاد مصر كان تحت الصفر في سنة 1973،
 وهو قال ذلك الكلام بسبب أن مصر قبل المعركة

كان ينقصها مليون من قمع فشتات في الحصول عليها من أمريكا وكندا وأوروبا وروسيا.
 وإذا لم يأت القمع فهذا معناه أن مصر لن يصيب بها ريف خبز، ومن هنا الصفر جاء من
 العجز في الحصول على القمع، لكنني بحث وكيل وزارة التطوير في ذلك الوقت عن طريق ليبيا



مؤتمر حوار الأديان

ويتسلم هبة السلام السيد أحمد



تضمنت المنظمة الدولية بمقر الأمم المتحدة بنيويورك مؤتمر حوار الأديان استجابة للمبادرة التي طرحها العاهل السعودي الملك عبد الله بن عبد العزيز، وشارك في هذا المؤتمر وفود 70 دولة في مقدمتهم ملوك وأمراء ورؤساء الولايات المتحدة والسعودية والكويت والأردن ولبنان والبحرين وباكستان وفنلندا وألمانيا وإسرائيل، بجانب رؤساء حكومات قطر والمغرب والإمارات العربية المتحدة وبريطانيا وأستراليا، ورأس وفد مصر المشارك في أعمال المؤتمر الإمام محمد سيد طنطاوي شيخ جامع الأزهر والدكتور على جمعة مفتي جمهورية مصر

الأتين لا يصر إلا عن إنسان فقد رشده وسامت فطوته، وحذر الإمام الأكبر من الإزهاج باعتباره آفة دنيوية ومخالفة صريحة لأحكام الشرائع السماوية حيث يمتد الإزهاجيين وحدة الأمة ويصلون إقتصاديا ويشؤون الفن معه.

وأشار شميون بيريز الرئيس الإسرائيلي - في كلمته التي ألقاها في المؤتمر - برعاية السعودية وأكد تشييده لمبادرة السلام العربية، إلا أنه حث على وضع مدينة القدس وأشار إلى أنها بوضعها الحالي تسمح لجميع الأديان الثلاثة بممارسة شعائهم بحرية، وأن إسرائيل تتفق مع القادة العرب بأن الصراع الإسرائيلي الفلسطيني لا يمكن حله باتساقا عسكريا.

وأن السلام العادل والشامل هو الضيق الأوسع هو الضيق الإستراتيجي للحل، والإستراتيجية الإسرائيلية والإستراتيجية العربية أيضاً، وأن المبادرة العنصرية تعيدرت معه، وعودة وأنه في الإسكندرية تقدم في التسامح مع الفلسطينيين بل وسلا مع المصريون.

السلام تملأ في أن تنصهر قضية السلام (الولايات الرئيس الأمريكي المنتخب باراك أوباما عند تولية الرئاسة في يناير القادم، وأكد على ضرورة دعم جهود الحكومة الفلسطينية لتعزيز الأمن وتأمين الظروف الحسنة للفلسطينيين، ومعالجة ما تعاني منه منطقة الشرق الأوسط من توترات.

وأشار عمرو موسى أمين عام الجامعة العربية بديانة العمال السعودى للمنظمة أساسا على إعلاء كرامة الإنسان مهما كانت دينته ومعتقداته، وأن الحوار والتفاهم والتعاون تشكل السبيل البقاء لتقارب الأمم، واعتبر موسى المؤتمر السبيل الأمثل لرد على خصوم الاستقطاب والتعاليق والسلم الذين يتأخرون بصدام العنصرية وشرها دائما في التوتر بين العرب والإسلام. وفي كلمته أمام المؤتمر أكد الإمام الأكبر الشيخ محمد سيد طنطاوي شيخ جامع الأزهر أن جميع الأديان تدعو إلى التسامح فضيلة العدل ونزج الظلم، وإلى العمل على تثبيت الأمان والسلام، وأن الخلافات بين الأديان في الفروع وليس في الأركان والأصول، كما أن الحديث عن ثقافة السلام في الإسلام يشمل الحديث عن الحوار الطيب بين العنصرية مما يستتعي احترام الرسل الكرام، ويسند طنطاوي على أن إنداء

ولقد وصف ميغيل ديبيكتو رئيس الجمعية العامة للأمم المتحدة المؤتمر بأنه محاولة من جانب المنظمة الدولية للتواصل مع القيم الأخلاقية التي يحتاجها العالم لإيجاد البشرية من الإخلاص البشري الذي تعانى منه، وأن المؤتمر لا يهدف إلى الحديث من الأديان أو العقائد، وإيد ديبيكتو إصدار الأمم المتحدة قرارا يدعو إلى ضرورة منع تشويه القساعات والمعتقدات الدينية والعنصرية على أيديها أو إثارة الخوف بشأنها حيث إن مثل هذه الأمور تعتبر إعتداء على حرية التعبير، التي تخص عليها ميثاق المنظمة الدولية ومصرح بأن كي من الأديان العام للأمم المتحدة بأن الفرض الأساسي من إنداء هذا المؤتمر هو التسامح في التركيز على التقريب بين الأديان من طريق ما تشمله من قيم مشتركة، فضلا عن محاربة التعصب والكراهية والإحتقان، وأرجع من أمه في أن تسهم مثل هذه التماسكات في التقريب بين الأديان العربية والإسرائيلية وأشار بالجهود التي يبذلها الملك عبد الله الذي دعا لمثل هذا المؤتمر في مقر المنظمة الدولية، وأن مبادرة العمال السعودية تمثل أساسا عملية السلام في الشرق الأوسط، وهو يعمل في قيادة الملك لتحقيق السلام في المنطقة، وأشار بأن كي من إلى أن الأطراف الرئيسية في صلبه

الملك عبد الله

بان كي مون

عمرو موسى

محمد سيد طنطاوي

الدورة الوزارية لمجلس الوحدة الاقتصادية

تعد الدورة الوزارية الـ 88 لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية في شهر ديسمبر الجاري حيث سيتم بحث طلب الانضمام لإتحاد القوات العربية الخاصة إلى الاتحادات العربية للتجارة العالمية في إطار المجلس، وقد أكد الدكتور أحمد جويلى الأمين العام للمجلس على أن إتحاد القوات العربية يهدف إلى تحقيق وإقامة علاقات وثيقة مع الهيئات والاتحادات الأجنبية ذات الصلة بتطلعاته.



إنشاء سد جنوب السودان

تم إفتتاح من الدراسات المالية والبيانات الهيدرولوجية والمساحة الفورية لموقع السد المقترح لإنشاء بنية "أوب" جنوب السودان، وقد تمهيدا لقيام معهد جيوتقنيك الهيدرولوجيا بالتعاون مع معهد بحوث الإنشاءات التابعين لوزارة الموارد المائية والري لإعداد دراسات الجدوى الخاصة بهذا السد، وقد صرح الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والري بأن هذا المشروع الكبير يتلخص في إطار تنفيذ منظومة من المشروعات الفنية في مجال الموارد المائية جنوب السودان بإستثمارات تصل إلى 26.6 مليون دولار تعملها الحكومة المصرية على مدى 5 سنوات.

سيارة تفوق سرعة الصوت

يقود المهندس ريتشارد، نوبل بالتعاون مع فريق علمي من جامعة ويست أوك إنجلترا مشروع استماعة سيارة تفوق سرعتها الصوت مزودة بمحرك طائرة، ويبلغ طولها 42 قدما، ويتجاوز سرعتها آلاف ميل في الساعة، ومن أبرز العجايب التي تواجه المصممين في بناء السيارة على الأرض خلال 85 ثانية الأولى من تشغيلها والتي تقطع فيها السيارة عشرة أميال لإطلاقا من صفير إلى 1000 ميل.

أخبار ومحطات

المشروع الكبير يتلخص في إطار تنفيذ منظومة من المشروعات الفنية في مجال الموارد المائية جنوب السودان بإستثمارات تصل إلى 26.6 مليون دولار تعملها الحكومة المصرية على مدى 5 سنوات.

بسم الله الرحمن الرحيم
"يا أيها النفس المطمئنة • أرجع إلى ربك راضية مرضية • فإدفع فزع عبادك • وإدفع جنتك"

صلى الله العظيم



رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
أسرة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة إنترناشيونال
يشاطرون بمزيد من الحزن والأسى
السيد المهندس
عمر البقرى
مساعد أول وزير النقل
فى وفاة المغفور لها بإذن الله
والدة سيادته
تغمد الله الفقيدة بواسع رحمته
وأسكنها فسيح جناته
وألهم أهلها وذويها الصبر والسلوان

تكاليف تشغيل السفن

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

شهدت معظم قطاعات صناعة النقل البحري ارتفاعات ملحوظة في أجور النقل البحري (النوامين) مع بداية عام 2004، فقطاع ناقلات الصب شاهد ارتفاعات غير مسبوقة، وهي قطاع سفن نقل الحاويات استقرت أجور النقل نوعاً ما، بينما قطاع الناقلات قد تمكن من تحقيق بعض الارتفاعات المفاجئة الغير مضمومة.

فبالمقارنة بالعبود الماضية كان المؤمنون في هذا النوع من التأمين حديثي عهد به وكانت أقساط التأمين منخفضة ولكنها زادت بشكل غير مفهوم خلال السنوات الثلاثة الماضية ، ربما بالقدر المعقول.

- تكاليف إدارة تشغيل السفن:
ارتفعت تكاليف إدارة تشغيل السفن بحيث أصبح ملاك السفن يفضلون أن يقوم بإدارة تشغيل سفنهم

ناتفة المفعول وواجبة ، وبالتالي لا يمكن تفادي تكاليفها.

والأولوية في هذه التنظيمات الجديدة الدولية هي الكود الدولي للأمن في السفن والموانئ ISPS كما أن هناك قضايا أخرى تحظى بالاهتمام الدولي منها التصرف في مياه لصابورة وكثرت أعداد السفن

القديم لمواجهة نهاية عمرها بأسرع، وهذه الأمور تطلب أموالاً كثيرة بينما قد يكون هناك في حاجة إليها لشراء الأجرة والمعدات الجديدة المطلوب تواجدهما على السفن بموجب القرارات والقواعد الدولية الخاصة بأن هذه القرارات الدولية تنص على متابعة تنفيذها من أجل سلامة السفن بموجب القانون.

والمفتشين حول العالم، وهذه التغيرات تجعل نشاطات القائمين بتشغيل السفن تتحول من ردود أفعال استباقية تحسباً لما هو منتهى في المستقبل.

ويستثمر تكاليف إدارة تشغيل السفن من تشغيلها بواسطة ملاكها أو بواسطة طرف آخر كشركة إدارة تشغيل السفن ففي الحالة الأولى، ستزيد التكاليف بتشغيل موظفين وعاملين في مكتب مالك

السفينة. لهذا السبب يتعاطف بحر قطاع إدارة تشغيل السفن ويكون حجم العمل حيوي بالنسبة لها ، فكلما زاد عدد السفن لديها قلت التكاليف ويبدو أن قطاع إدارة تشغيل السفن يعمل بثبات ولا يوجد

أما الملاك الذين يقفون إدارة تشغيل
امكانهم لكم يستطيعوا البقاء والإفان إلى

تأهيل السفين مثل كود السلامة الدولي ISM والكود الدولي للسلامة في السفن والمنوي ISPS أصبحت تتطلب ذلك.

وأما التكاليف الإدارية ADMINISTRATION COSTS فإنها تتأثر بالظروف المحلية في كل بلد، والتي تشمل الضرائب والمعاملات المالية ومستويات التضخم وظروف العاملين والموظفين

هذا بالإضافة إلى الأعباء الإضافية مثل كود ISM وكود ISPS ومقتضياتهما التي تعنى تكاليف إضافية.

ن قطاع الإصلاحات والصيانات ومتطلبات المخازن والتموينات بيد مزدحماً على الرقم من أنه يذ

على الخبرة السابقة، فإن سوق الإصلاحات والصناعات يتناسب مع أسواق أجور النقل، فالملك قد يواجهون زيادة في الإنفاق على هذا القطاع لفترة قادمة. ولكن ربما يضطر الملك للإستسلام لهذه

للتكاليف ، وقد يضطر الملاك إلى المحافظة على بقاء سفنهم مُوجَّزة ON-HIRE لضمان حصولهم على إيرادات تشغيلها .

إجراء الإصلاحات في السفن، فإن عامل الوقت يُعتبر هاماً. فالوقت يعني المال واللجوء إلى ورش إصلاح الغالبية لإجراء الإصلاحات في أقصر وقت قد يكون أفضل من اللجوء إلى ورش الإصلاح

لم إن قضية جودة الإصلاحات قضية مهمة، فعلاك السفن لا يرغبون في ريادة تريد سنبهم صى

وعلى الجانب الآخر ارتفعت أسعار بيع وشراء السفن المستعملة حتى السفن القديمة، وكذا قطاع بيع السفن التخريد

DEMOLITIONS فقد ارتفعت الأسعار نظراً لإنخفاض أعداد السفن المعروضة في سوق التخريد.

نشاء هؤلاء الذين يقدمون الخدمات للملك السفن وأنهم تحووا على
ض أسعار خدماتهم. والتوازن في قوى السوق يبدو أنه يرجع إلى

CHL، فاستمرار ارتفاع أجور الت

طواقم سفنهم والتأمينات البحرية والصيانات والإصلاحات اللازمة
للباد يعمد التكليف في ظل تحسُّن صحة النقل البحري، وإزالة

ن لا استمرار هذا النحس في الأسواق وأكثر ما يواجهه مالك عند إيجار سفينته، فهذا هو الوقت الذي تتوقف فيه الإيرادات،

چراغ الاصابه

ن عدم زیاده تکالیف تشغیل مسکنهم هن ایراداتهم.

البند إستقراراً من ناحية التكاليف، بالرغم من الزيادة المحدودة
I.B.F. في هذا الشأن هي قرارات الندوة الدولية للمساومات INTERNATIONAL B.

رصد ملاتم السفينة الواحدة، وكذا الشهادات الخضراء GREEN

بالإضافة إلى احتياجات تزيين المظلمين والجماعة على متطلبات

بسم الله الرحمن الرحيم
يا أيها النفس المظننة • ارجعي إلى ربك راضية مرضية • فإجلك في عبادي • وإجلك جنتي

صدق الله العظيم



رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
أسرة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة إنترناشيونال
ينعون بمزيد من الحزن والأسى
الربان
عصمت خليل باهي
داعين الله عز وجل
أن يتغمد الله الفقيد بواسع رحمته
ويسكنه فسيح جناته
ويلهم آله وذويه الصبر والسلوان

المنافسة والخصخصة في الموانئ

الجزء الثاني

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية

في العدد السابق عرضنا ما ورد بدراسة إعادة هيكلة الموانئ المصرية فيما يخص المنافسة والخصخصة في الموانئ المصرية، وسوف نعرض فيما يلي تطور الوضع الحالي لهيئات الموانئ منذ إجراء الدراسة حتى الآن.



جداول (3)

بيان	2007/2006	2006/2005	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	118.1	109.8	108.2	104.6	101.7	100
2 - هيئة ميناء دمياط	168	164.6	202.2	196.3	126.6	100
3 - هيئة ميناء بورسعيد	60.4	581.9	537.1	411.9	155.8	100
4 - هيئة موانئ البحر الأحمر	330	342.9	345.5	338	238.4	100
إجمالي	219.6	215	216.1	199.3	132.7	100

ومنه يتبين أن الإستخدامات الجارية قد ارتفعت بمعدل نمو سنوي قدره 17% حيث بلغ في هيئة ميناء الإسكندرية 3.4% وفي ميناء 11.1% وفي بورسعيد 43.2% وفي البحر الأحمر 26.2%.

ويوضح الجدول التالي الأهمية النسبية للإستخدامات الجارية.

جداول (4)

بيان	2007/2006	2006/2005	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	30.8	29.2	29	21	44	57.3
2 - هيئة ميناء دمياط	11.2	11.2	13.8	14.9	14	14.7
3 - هيئة ميناء بورسعيد	36.5	36.1	33.4	38.4	15.6	13.3
4 - هيئة موانئ البحر الأحمر	21.5	23.5	23.6	23.7	26.4	14.7
إجمالي	100	100	100	100	100	100

من الجدول السابق يتبين أن الأهمية النسبية لهيئة ميناء الإسكندرية قد انخفضت من 57.3% من إجمالي الإستخدامات الجارية في عام 2002/2001 إلى 30.8% في عام 2007/2006 كما انخفضت في ميناء دمياط من 14.7% إلى 11.2% وفي موانئ البحر الأحمر ارتفعت من 14.7% إلى 21.5% كما ارتفعت في ميناء بورسعيد من 13.3% إلى 36.5%.

وهما يسبق تين أن الإيرادات الجارية قد ارتفعت بنسبة 252.5% فيما بين عامي 2001/2002 و 2006/2007، وفي حين أن الإستخدامات الجارية قد ارتفعت بنسبة 219.6% في نفس الفترة.

ولتقيا على أهم بنود الإستخدامات الجارية:

1 - الأجور: ارتفعت الأجور بنسبة 216.1% فيما بين عامي 2001/2002 و 2006/2007 حيث ارتفعت في ميناء الإسكندرية بنسبة 189.7% وفي ميناء بورسعيد 235.9% وفي موانئ البحر الأحمر 245.4%.

ويوضح الجدول التالي نسبة الأجور للإستخدامات الجارية.

جداول (5)

بيان	2007/2006	2006/2005	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	7.6	5.7	5.7	5.7	7.5	8
2 - هيئة ميناء دمياط	2.7	2.4	1.8	1.8	2.1	2
3 - هيئة ميناء بورسعيد	2.1	1.8	1.5	1.3	1.7	1.8
4 - هيئة موانئ البحر الأحمر	2.6	1.8	1.7	1.5	2.2	2.1
إجمالي	15	11.7	10.7	10.1	13.5	13.9

من الجدول السابق تين أن نسبة الأجور للإستخدامات الجارية قد ارتفعت من 13.9% في عام 2002/2001 إلى 15% في عام 2007/2006، حيث انخفضت في ميناء

أولاً: إيرادات النشاط الجارى:
تطورت إيرادات الجارية تطوراً كبيراً، فقد بلغت الإيرادات الجارية في عام 2007/2006 252.6% من الإيرادات الجارية في عام 2002/2001، حيث بلغت إيرادات هيئة ميناء الإسكندرية 166% وإيرادات هيئة ميناء دمياط 347.9% وإيرادات هيئة ميناء بورسعيد 528.4% وإيرادات هيئة موانئ البحر الأحمر 284.4% ويوضح الجدول التالي تطور الإيرادات الجارية مقارنة بعام 2002/2001.

جداول (1)

بيان	2007/2006	2006/2005	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	166	164.7	162.1	137.6	113.5	100
2 - هيئة ميناء دمياط	347.9	325.7	299.6	211.2	125	100
3 - هيئة ميناء بورسعيد	528.4	448.4	309.7	176.4	113.3	100
4 - هيئة موانئ البحر الأحمر	284.4	251.2	227.3	204.8	144.5	100
إجمالي	252.6	234	210.3	166.2	128.7	100

ومنه يتبين أن إيرادات هيئات الموانئ قد ارتفعت بمعدل نمو سنوي قدره 20.5% في الفترة 2002/2001 إلى 2007/2006، حيث بلغت في هيئة ميناء الإسكندرية 10.7% في حين أن هيئة ميناء دمياط ارتفعت بمعدل نمو سنوي قدره 28.6%، وهيئة ميناء بورسعيد ارتفعت بمعدل نمو سنوي قدره 39.5%، وهيئة موانئ البحر الأحمر قد ارتفعت بمعدل نمو سنوي قدره 23.2%.

ويوضح الجدول التالي الأهمية النسبية لإيرادات النشاط الجارى للفترة من 2002/2001 إلى 2007/2006.

جداول (2)

بيان	2007/2006	2006/2005	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	36	38.8	42.3	45.4	51.1	54.8
2 - هيئة ميناء دمياط	20.4	20.6	21.1	18.8	15.1	14.8
3 - هيئة ميناء بورسعيد	20.5	18.6	14.3	10.5	9.1	9.7
4 - هيئة موانئ البحر الأحمر	23.5	22.2	22.3	23.5	24.7	20.7
إجمالي	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

من الجدول السابق يتبين أن الأهمية النسبية لإيرادات هيئة ميناء الإسكندرية قد انخفضت من 54.8% في عام 2002/2001 إلى 36% في عام 2007/2006، في حين ارتفعت الأهمية النسبية لهيئة ميناء دمياط من 14.8% إلى 20.4% وكذلك ارتفعت بالنسبة لهيئة ميناء بورسعيد من 9.7% إلى 20.5%، وأن إيرادات هيئة ميناء الإسكندرية لم تنخفض عن عام 2002/2001، ولكن إيرادات باقي هيئات الموانئ قد ارتفعت مما ينعكس تغير هيكل الإيرادات الموانئ.

ثانياً: الإستخدامات الجارية:

تطورت الإستخدامات الجارية حيث بلغت في عام 2007/2006 219.6% من الإيرادات الجارية عام 2002/2001، وبلغت للنسبة زيادة لها في هيئة ميناء بورسعيد 601.4% يليها هيئة موانئ البحر الأحمر الذي بلغت فيه 320% ثم ميناء دمياط 168% وبلغت في ميناء الإسكندرية 118.1% ويوضح الجدول التالي تطور الإستخدامات الجارية فيما بين عامي 2002/2001 و 2007/2006.

تابع المنافسة والخصخصة في الموانئ

الإسكندرية من 68 إلى 76.6% وأرتفعت في ميناء دمياط من 62 إلى 62.7% وفي ميناء بورسعيد من 61.8 إلى 62.1% وفي موانئ البحر الأحمر من 62.1 إلى 62.6%.

الاهلاك: ارتفع الاهلاك فيما بين عامي 2002/2001 و 2007/2006 بنسبة 214.5% حيث ارتفع في ميناء الإسكندرية بنسبة 134.4% وفي دمياط 127% وفي بورسعيد 326.6% وفي موانئ البحر الأحمر 420%.

ويوضح الجدول التالي نسبة الاهلاك للإستخدامات الجارية:

%

فيضان	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	12.1	9.5	6.6	6	6	8.1
2 - هيئة ميناء دمياط	4.9	4.1	3.2	3.4	3.5	3.1
3 - هيئة ميناء بورسعيد	4.3	3.3	2.2	5.7	7.1	7.1
4 - هيئة موانئ البحر الأحمر	4.4	10.4	9.5	9.2	9.4	9.3
إجمالي	25.7	27.3	21.7	24.1	26	27.6

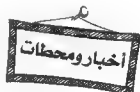
ومنه يتبين أن نسبة الاهلاك للإستخدامات الجارية قد ارتفعت من 25.7 في عام 2001 إلى 27.6% في عام 2002/2006، حيث انخفضت في ميناء الإسكندرية من 12.1 إلى 8.1% وفي ميناء دمياط انخفضت أيضاً من 4.9 إلى 3.1% وأرتفعت في ميناء بورسعيد من 4.3 إلى 7.1%، وفي موانئ البحر الأحمر ارتفعت من 4.4 إلى 9.3%.

ويوضح الجدول التالي نسبة الاهلاك في بورسعيد والبحر الأحمر إلى مشاغلتهما في تنفيذ مينائي شرق بورسعيد وميناء شمال السفنة.

3 - **الضواهد:** ارتفعت بنسبة 211.6% فيما بين عامي 2002/2001 و 2006/2007 حيث ارتفعت بنسبة 757.5% في ميناء بورسعيد ونسبة 412.4% في موانئ البحر الأحمر، وانخفضت في ميناء الإسكندرية حيث بلغت في عام 2007/2006 86.6% مما كانت عليه في عام 2002/2001 وفي ميناء دمياط بلغت 55.4% مما كانت عليه في عام 2002/2001.

ويوضح الجدول التالي الأهمية النسبية للواءك بالنسبة للإستخدامات الجارية:

جدول رقم (7)



مؤتمر مصري ياباني في مجال المياه

افتتح الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والري فعاليات المؤتمر المصري الياباني في مجال مصادر المياه الذي شارك فيه السفير الياباني بالقاهرة وعدد من ممثلي الهيئات والمصالح المعنية بالمياه والشركات والمؤسسات اليابانية المصرية المتخصصة في مصادر المياه وأبحاث التوزيع والمعاملات المصرية اليابانية خاصة في المجالات الفنية والتكنولوجية وإدارة التكامل للموارد المائية وإعادة إستخدام مياه الصرف وتثبيت الطاقة التحسينية الفنية والريحية في إدارة وتشغيل محطات الضخ الصغيرة ومحطات تحلية المياه، وأن الهدف من المؤتمر هو بحث ومناقشة سبل تدعيم التعاون المصري الياباني، وجذب مزيد من الإستثمارات والمساعدات لتقلل التكنولوجيا اليابانية إلى مصر.



ارتفاع حجم الجياح في العالم

حذر أوبايغ دي شوتر الخبير بمجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة من الارتفاع العالمي لأسعار المواد الغذائية الذي سيؤدي بالتالي إلى رفع حجم الجياح في العالم إلى أكثر من مليار نسمة العام القادم، هذا وقد سبق أن أعلنت منظمة الأغذية والزراعة الدولية في سبتمبر الماضي أن 925 مليون شخص على الأقل يعانون الفقر حول العالم مقارنة بـ 848 مليون بين عامي 2003 و 2005.

القمة الاقتصادية العربية

تعقد القمة الاقتصادية والتنمية والإجتماعية بالكويت في 19 يناير القادم على مدى أربعة أيام من بينها يومان مخصصان للجلسات الاقتصادية إجتماعي بحضور رجال الأعمال من ثنتي عشرة بقية متحدة، وقد صرح السيد عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية بأن موضوع اللوف المالى العربى وتقريره على الاقتصاديات والبيتمتات العربية سيكون على جدول أعمال القمة كما ستتركز القمة على مشروعات محددة يتم مناقشتها مع بعض الصناديق العربية

ميكنة جميع أجهزة الجمارك

صرحت مادرة الضباط وكيل أول وزارة المالية ورئيس القطاع الإلتزام التجارى بمصلحة الجمارك بأن المصلحة ستبدأ بعد الإنتهاء من مشروع ميكنة جميع أجهزتها وقواعد بياناتها وربطها بجميع الموانئ في إنهاء جميع أعمالها إلكترونيا اعتباراً من شهر مارس القادم حيث سيتمكن المتعامل مع الجمارك من إنهاء إجراءاته من أى موقع بالموانئ من خلا أجهزة الحاسب .

%

فيضان	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	28.5	23.2	15.7	14.4	13.6	12.4
2 - هيئة ميناء دمياط	3.6	3.6	3.1	1.9	1.9	1.8
3 - هيئة ميناء بورسعيد	6.2	9.8	24.3	23.7	23.8	23.3
4 - هيئة موانئ البحر الأحمر	3.8	12.2	12.8	11.3	10.4	7.8
إجمالي	42.1	48.8	54.9	51.3	49.9	44.5

ومنه يتبين أن الأهمية النسبية للواءك قد ارتفعت من 42.1% في عام 2002/2001 إلى 44.5% في عام 2007/2006 حيث انخفضت في ميناء الإسكندرية من 28.5 إلى 12.4% وانخفضت أيضاً في ميناء دمياط من 3.6 إلى 3.1% وأرتفعت في ميناء بورسعيد من 6.2 إلى 9.8% وفي موانئ البحر الأحمر من 3.8 إلى 12.2%.

ويوضح الجدول التالي نسبة الاهلاك في بورسعيد والبحر الأحمر إلى أعباء أفرش تنفيذ مينائي شرق بورسعيد وشمال السفنة.

4 - **إجمالي المستلزمات:**

تطورت إجمالي المستلزمات في عام 2007/2006 لتبلغ 287.1% بالنسبة لعام 2001/2002 حيث بلغت في ميناء الإسكندرية 156% وفي ميناء دمياط 307.6% وفي ميناء بورسعيد 556.5% وفي موانئ البحر الأحمر 343.2%.

جدول رقم (8)

%

فيضان	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	3.6	3.7	3	2.8	3.9	2.8
2 - هيئة ميناء دمياط	2.8	4.1	6.7	6.9	3.4	4.4
3 - هيئة ميناء بورسعيد	1.3	1.3	1.4	2.2	3.3	3.7
4 - هيئة موانئ البحر الأحمر	0.9	0.7	0.6	1.2	1.4	1.6
إجمالي	8.6	9.8	11.7	13.1	11.9	12.4

ويوضح الجدول السابق الأهمية النسبية لإجمالي المستلزمات للإستخدامات الجارية:

ومنه يتبين أن الأهمية النسبية لإجمالي المستلزمات للإستخدامات الجارية قد ارتفعت من 8.6% في عام 2002/2001 إلى 12.4% في عام 2007/2006 حيث ارتفعت في ميناء بورسعيد من 1.3 إلى 3.7% وفي ميناء دمياط من 2.8 إلى 4.4% وفي بورسعيد ارتفعت من 3.3 إلى 3.7% وفي موانئ البحر الأحمر ارتفعت من 0.9 إلى 1.6%.

ويوضح الجدول التالي الأهمية النسبية للواءك بالنسبة للإستخدامات الجارية:



أهمية الإتصال في الإدارة

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والإقتصادي



أن الإتصالات إلى الآخرين من أهم الأشياء التي يقوم بها الإنسان - ولكن مع الأسف معظم الناس لا يقومون بالإتصالات الجيد كما يقوله الآخرون - فإذا نظرنا إلى مدى التأثير الذي يحدثه الإتصالات فسنعتبرها التحدي بصدده عدم تدريسي في المدارس والجامعات ضمن المواد التي تدرس في المواد الدراسية الأخرى كالعلوم والرياضيات - فمن الأفضل ألا يتخرج أي فرد تعلم مهارات الإتصالات المختلفة - أن مهارة الإتصالات إلى الآخرين من ضمن أهم الوسائل التي يمكن أن يستخدمها المرء لإقناع غيره من الإتصالات ما هو إلا مهارة لا يتقنها سوى عدد قليل من المديرين حيث تشير معظم الدراسات إلى أن معظم المديرين لا يمتلكون مهارة الإتصالات إلى الآخرين

والعكس صحيح أيضاً فإن كل موقف يطلب إظهاره عن موقف معين فليبه بالعاسب إلا في حيث يوجب من خلاله استفساره من الجهة التي يريد الإستفسار منها أو التي يطلب منها بياناً معيناً.

ومعاهج هذه التواصل في الإتابة على من جهة أخرى هي:

- 1 - مبدأ ضرورة التوجيه .
- 2 - مبدأ أرباطات الجيد .
- 3 - مبدأ الإتصال الجيد .
- 4 - مبدأ الإتصال السليم .
- 5 - مبدأ فاعلية الأوامر .

وهذه هي الفوائد:

- 1 - مبدأ ضرورة التوجيه: حيث أن توجيه الإبراهيم لرئيسهم ضروري لإتمام الأعمال على خير وجه. حيث أن إتمام الأعمال لا يحدث عرضاً وإنما توجيه ورشاد الرئيس الذي يعتبر بمثابة القائد لهم ويشرح لهم ويعلمهم ويديرهم ويرفع من روحهم المعنوية للحصول على تعاونهم الإيجابي في سبيل تحقيق أهداف المؤسسة أو الشركة.
- 2 - مبدأ أرباطات التوجيه: حيث يربط التوجيه بعناصر إدارة الأخرى وهي التخطيط والتنظيم والرقابة أرباطاً وثيقاً وأي ضعف أو خلل في أحدهم يمكن أن يضر بسرعة في التوجيه.
- 3 - مبدأ الإتصال الجيد: والحصول على الكفاءة والفاعلية في الإتصال يجب العمل على:
- أ - تكيف المعلومات على أساس المرسل إليه.
- ب - إرسال المعلومات في وحدات صغيرة.
- ج - معرفة المرسل أنه فعل المرسل إليه.
- د - وضوح الرسالة وعدم قابليتها للتأويل.
- هـ - عدم التعرض مع التسلسل الرئاسي.
- 4 - مبدأ الاتصال السليم: حيث يجب اختيار الكلام إيجاباً ولكن الإصناص هو التواضع مع شخص النظم لا يقره ولا يفسد ولا يفرقه.
- 5 - مبدأ فاعلية الأوامر: حيث لا تقاس فاعلية الأوامر بكثرتها أو بلهجتها وإنما بمدى مطابقة ما تم تنفيذه على ما طلب تنفيذه بواسطة الأمر.

وختاماً أرجو أن أكون قد وفقت في عرض موضوع التواصل في الإدارة وأتمنى في والله ولي التوفيق

وعلى هذا يكون تعريف الإتصال بأنه عملية يتم عن طريقها إرسال معلومات من أي عضو في الهيكل التنظيمي إلى عضو آخر بقصد إحداث تغيير ما - ومن هذا التعريف يتضح أن الإتصال قد يكون من أعلى إلى أسفل (من رئيس إلى مرسوم) أو من أسفل إلى أعلى (من مرسوم إلى رئيس) أو في مستوى أفقي بين الرؤساء وبعضهم البعض ويشترط أن يكون الآخر يقصد إحداث تغيير من أي نوع ولا كان الأمر مجرد ضوفاً لا فاعلية في معنى آخر يجب أن يكون للإتصال غرض أو أغراض أخرى.

أغراض الإتصال وأهميتها:

خلافاً أن الإتصال هو إرسال معلومات من أي عضو في الهيكل التنظيمي إلى عضو آخر فلتأنيلاً لا يمكنها تصميم تنظيم أو إدارة دون إتصال وتغير الأمانة أنه بدون إتصال لا يمكن هناك تنظيم - فالإتصال ضروري لإرسال المعلومات التي ستبين عليها القرارات وبدون هذه المعلومات فإنه لا يوجد قرارات وإذا كان الإتصال ضعيفاً أو في وقت غير مناسب كان القرار ضعيفاً وغير مناسب، وسنجد إختلاف القرار فلهذا من الضروري إرسال هذه القرارات ومعلوماتها إلى المراكز الإدارية التي تتأثر بها ولأن ما يتم إرسال هذه القرارات فإنه لا يحدث شيء على مدى يمكن القول بأن المراكز الإدارية لا يمكن موجهة مركز إختلاف القرار أو إتصال من مركز إختلاف قرارات إلى مراكز أخرى فلتأنيلاً على مديرين - أو إتصال من مركز إختلاف قرارات إلى مراكز أخرى لنوع تأنيلاً على أو إختلاف قرارات أخرى.

وهذه هي الفوائد للإتصال:

- 1 - إعلام المرسوم بالأحداث الطارئة وتحققها والسياسات التي تقررت والبرامج والنظم التي وضعت والمستويات التي تمعدت أو أية تغييرات فيها.
- 2 - إعلام المرسوم بأية تعليمات خاصة بخصوص أعمال أو الإمتناع عن تنفيذ أعمال بشكل معين أو في وقت معين أو بطريقة معينة.
- 3 - إعلام الرؤساء بما لم يتم أو بالمشاكل التي ظهرت في التنفيذ أو الإحراجات التي لم تكن في السليمان وبالقرارات ومشاكل المرسوم بسفلة عامة.

وهذه الأفعال: والتي كانت تتم إلى وقت قريب بالمعالم الشخصية أو الملكية التقليدية أو بالبرقيات أو المخططات أو المذكرات المكتوبة أو بالقرارات أو بالإجراءات أو بمكبرات الصوت أو بالتلفزيون الدورية أو بالأفلام إلا أنه بعد أن انتشرت أجهزة الحاسب الآلي (الكمبيوتر) فقد أصبح بكل قسم من أقسام الشركة جهاز كمبيوتر حيث تقوم الإدارة بالشركة أو المؤسسة عن طريق الجهاز المركزي للكمبيوتر الموجه إليها بوث ما فيها من تعليمات أو إجراءات أو أوامر من طريق هذا الجهاز ليكن كل موقف بالشركة على علم بهذه الأوامر والتعليمات ويذكر تكون التعليمات والأوامر والملاحظات قد صدرت وبمستوى السرعة المطلوبة

أخبار من فوق السحاب

طائرات جديدة لمصر للطيران

مررت الشركة لخدمة مصر للطيران الإستعمارة مؤتمتاً 16 طائرة جديدة من طراز "أير" البرازيلية

سنة 76 راكم لخدمة مصر للطيران أسطول جديد الطائرات

لخدمة مصر للطيران أسطول جديد الطائرات

لخدمة مصر للطيران أسطول جديد الطائرات

لخدمة مصر للطيران أسطول جديد الطائرات



مطار جديد بالعين السخنة

بدأ الفريق أحمد شفيق وزير الطيران بالتنسيق مع محافظ السويس إعداد الدراسات التفصيلية لموقع المطار الجديد بالعين السخنة الذي وافق على إقامة الرئيس حسني مبارك لخدمة التوسعات والإستثمارات الجديدة بالمشروع القوي للمنطقة الاقتصادية الخاصة

بشمال غرب خليج السويس بإستثمارات 400 مليون جنيه.



إنشاء محطتان للملاحة الجوية

تضمن البروتوكول الذي وقعه الشركة الوطنية للملاحة الجوية مع وكالة الفضاء الأوروبية إنشاء محطتين للملاحة الجوية تبعد بمطار الزمره بالإسكندرية وفي مرحلة إنشاء ستكون بمطار أبي سمبل. وقد أكد اللواء أحمد سعيد رئيس الشركة على أن الإيجد مشروع مشروع الخدمات الأوربية لدعم المحطات الأرضية لإرشاد الملاحة بالأنصار الصناعية ذات



مدينة خدمات متكاملة بمطار الملك هدي

تدرس الحكومة إعداد مشروع إنشاء مدينة متكاملة بمطار الملك هدي تشمل فندق ومركز تسويق وأكاديمية الطيران ومخصصاً لخدمة أعمال حياته الطائرات. وذلك لتحويل مطار إلى مركز اقتصادي بالمنطقة الشرفية لجذب المزيد من الإستثمارات.

رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
وأ أسرة تحرير مجلة إيتراشيونال
وجميع العاملين
يتقدمون بالتهنئة القلبية للسيد
اللواء بحرى



مجدى عطية محمد
نائب رئيس مجلس إدارة
الهيئة العامة لبناء بورسعيد
بثقة القيادة
السياسية بتجديد
خدماته سيادته
ويتمنون له دوام
الرقى والنجاح



شكراً لهذا الرجل

تنتهز أسرة تحرير مجلة إيتراشيونال
هذه الفرصة وتتقدم بجزيل من الشكر والعرفان
والتقدير

للسيد اللواء بحرى

جلال ياسين

على ما قدمه من أعمال وإنجازات
أنشاء توليه منصب

رئيس مجلس إدارة
شركة بورسعيد لتداول الحاويات

والبضائع
إحدى شركات الشركة القابضة

لنقل البحرى والبرى

داعين له بالتوفيق فى حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية



بارويل إيجى ترانس تحفل بإحتفالها السنوى

والاستاذ / أممن شحاتة رئيس القطاع بشركة بورسعيد لتداول الحاويات
والمهندس / محمد حمارة مدير إدارة التحركات بهيئة قناة السويس
والسيد اللواء / محمد مدين نائب رئيس مجلس إدارة شركة بورسعيد لتداول
الحاويات
والسيد اللواء/ معدوح الإمام نائب رئيس مجلس إدارة شركة ديمياط لتداول
الحاويات
وقد قام السيد Belco Camstra مدير عام شركة بارويل إيجى ترانس
بافتتاح المفل بكلمة ترحيب بالأسادة ضيوف المفل كما قام السيد عمر غاروب
مدير الخط الملاحي بمصر بتكريم بعض كبار عملاء الخط .



احتفلت شركة بارويل إيجى ترانس بإحتفالها السنوى باعتبارها الوكيل
الخط الملاحي نوراسيا بمصرCSAV NORASIA وذلك بفندق الكوراد
بالقاهرة وقد حضر المفل من إدارة الخط الملاحي كل من:

السيد Eugenio Cruz نائب رئيس الخط عن منطقة البحر المتوسط

السيد Luigi Ferini مدير الخط بأوروبا

والسيد Vikram Ahlawat المدير الاقليمى.

وقد حضر أيضا السيد اللواء / علاء ندا رئيس مجلس إدارة شركة بورسعيد

لتداول الحاويات والبضائع

والسيد اللواء / أحمد منصور العربى رئيس مجلس إدارة شركة الإنستكرتية

لتداول الحاويات والبضائع





لقاء صحفي مع الفريق أحمد فاضل و لقاء تليفزيوني على شبكة CNBC الأمريكية

استقبل السيد الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس يوم الأربعاء الموافق 10/15/2008 وفدًا من شركة (ت) B. B. C من جنسيات مختلفة يضم كلا من :

1. لارا ويليامز - مجلة FDI البريطانية
 2. كلاف دويل [لوند لست]
 3. ألفريدو سيبا [جريدة الشمس 24 ساعة] الإطالية الاقتصادية
 4. ستيفان جاز صحيفة TRANSPORT ACTUALITES الفرنسية المتخصصة في النقل
 5. روبرت وير من جريدة LOGISTIK HEUTE الألمانية المتخصصة في اللوجستيات
- و ما مدى تطور البنية التحتية وخطط التطوير، ومدى تأثير إيرادات القناة بالطرف الاقتصادي العالي ، وأهم الخدمات التي تقدمها القناة للسفن العابرة . كما تضمن اللقاء تسهيل تلفزيوني مع السيد الفريق/ رئيس الهيئة لاصحاب شبكة CNBC برنامج WORLD BUSINESS دار اللقاء حول خطط التطوير المستقبلية للمجرى الملاحي ، ومدى نمو حركة الملاحة بالقناة . وفي نهاية اللقاء ، أرباب الوفد الصحفي من إنتاجه الشديداً بالزيارة وشكره على حسن الاستقبال من قبل إدارة هيئة قناة السويس .

كما استقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس السادة أعضاء هيئة قناة السويس والدارسين بكلية الملاحة الوطنية بكاديمية ناصر العسكرية العليا [دفعة رقم 38] بقاعة مركز الإبحات بالإسماعيلية بقيادة السيد اللواء / أحمد مصطفى حسن مدير كلية الملاحة الوطنية بكاديمية ناصر العسكرية العليا ، ومجموعة من الدارسين ، وذلك لتعريف على أهم شريان حيوي في مصر من الناحية التاريخية والجغرافية حرصاً على إعداد وتأهيل قادة المستقبل . وفي ختام اللقاء أثنى الضيوف على ما شاهدوه من تطوير في جميع مجالات العمل بالقناة مؤكدين على الكفاءة متقطعة النظر العاملين في قناة السويس برئاسة الفريق أحمد فاضل ، كما قدم السيد الفريق هدية تذكارية للسيد اللواء أحمد مصطفى حسن مدير الكلية الذي قام بتقديم الترحيب الكفيل للسيد الفريق رئيس الهيئة



4.101 مليار دولار عائدات القناة في 9 شهور

قناة السويس الاختيار الأول للنقل البحري

577 أسبوعية بارتفاع عامه حملاتها الصافية 15.860 مليون طن .
 1402 حملة [سفن - جرارات متحركة - سيارات] حملاتها الصافية 66,394 مليون طن
 333 نافذة غاز طبيعي حملاتها الصافية 30.165 مليون طن .
 34 نافذة مشتركة حملاتها الصافية 11.497 مليون طن .
 718 سفينة أنواع أخرى حملاتها الصافية 4.281 مليون طن .
 49 سفينة ركاب حملاتها الصافية 1.373 مليون طن .
 2 - بمقارنه إحصائية للملاحه في التسمه شهور من عام 2008 - بمقارنتها عن نفس الفترة من عام 2007 - نجد أن القناة قد حققت زيادة في الممولات الآتية :

# سفن الحاويات بمقدار 43.559 مليون طن	بنسبه 13.6 %
# سفن الغاز الطبيعي بمقدار 7.549 مليون طن بنسبه 33.4 %	بنسبه 16.1 %
# حملات السيارات بمقدار 8.379 مليون طن	بنسبه 12.7 %
# سفن و سباق عامه بمقدار 1.784 مليون طن	بنسبه 9.9 %
# سفن الركاب بمقدار 124 ألف طن	بنسبه 4.5 %
# سفن الحاويات الصب بمقدار 4.066 مليون طن	بنسبه 17.6 %
# سفن أخرى بمقدار 320 ألف طن	

مصر للفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن قناة السويس حققت خلال التسمه شهور الأولى من عام 2008 رقماً قياسياً غير مسبق في تاريخ القناة وجمالي إيرادات 4.101 مليار دولار مقابل 3.349 مليار دولار خلال نفس الفترة من عام 2007 وزيادة 752.5 مليون دولار بنسبه 22.4 % . كما شهدت أعداد السفن وزيادة كبيرة بلغت 7.6 % حيث ولد عدد السفن العابرة خلال التسمه شهور الأولى من العام الحالي 16155 سفينة مقابل 15017 سفينة من نفس الفترة من عام 2007 . كما حققت الممولات الصافية 4.688 مليون طن مقابل 9.622 مليون طن عن نفس الفترة من عام 2007 وزيادة 10.5 % .

كما تتفوق آخر الإحصائيات خلال الفترة من يوليو إلى سبتمبر 2008 وزيادة المتوسط اليومي لأعداد السفن من 57.4 سفينة إلى 62.2 سفينة / يوم، وكذلك زيادة متوسط الممولات الصافية اليومية من 4.2 مليون طن إلى 4.6 مليون طن / يوم مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي .

ولمّا يأتي بوزن بعدد السفن والممولات المسجلة خلال التسمه شهور من عام 2008 : 621.2 سفينة حوليات حملاتها الصافية 363.698 مليون طن
 2749 نافذة بترول حملاتها الصافية 109.857 مليون طن .
 3091 نافذة بشتاق صوب حملاتها الصافية 95.248 مليون طن .



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)
"MOUSELHY BROS".



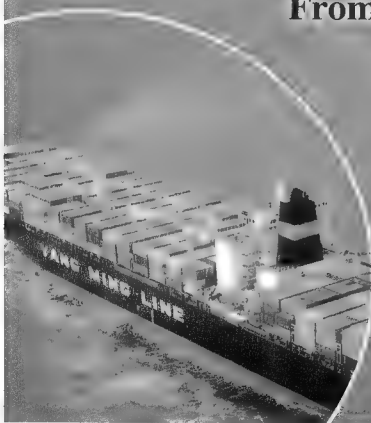
YANG MING LINE

YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT

WEEKLY SERVICES

**Direct Calls
From & To**

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.



www.finmarshipping.com

Address : 3, Fernand Auda St., El-Messalah, Ramleh Station
Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500
Fax : (002-03) 48 40 757



DP WORLD
Sokhna

- مشروع
- بضائع
- ساعات تخزينية هائلة
- احترام الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- نعمل بتكنولوجيا
- سرعة الادخال
- فن تداول الحاويات
- راحتك مسئوليتنا
- كترونية
- مجانية

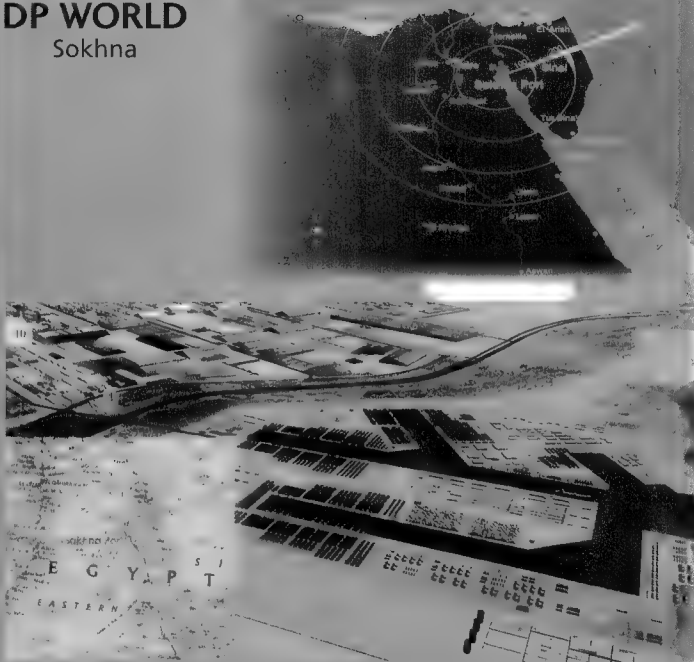
بعض المميزات
المركز اللوجيستي
ومنتج

- إجمالي حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستي حتى عام 2020 تصل إلى 1.7 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجيستيكيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقع في المركز اللوجيستي عام 2010، 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 إلى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستي عام 2020، 20.000 فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة 85.000 فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 165.000 فرصة عمل.
- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 500.000.
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 4.6 مليار دولار.

ميناء السخنة . .



DP WORLD
Sokhna



ميناء القرن



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة



الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المبنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
• إدارة وأمنية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

• تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع
الواردة والتراخيص للعملاء .
• توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات
كبيرة .

• مجمعة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة .
• تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لأي
• إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

• تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة
الفرغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
• استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
• تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة
والمرونة .

• بما مجمع جمركي متكامل تنهوا الاجراءات الجمركية في (سرع وقت
وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

• الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot

Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية

القاهرة الصحري كينج مريوط - الإسكندرية

ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٣)

فاكس ٤٤٨٥٦٧٥٠ (٣)

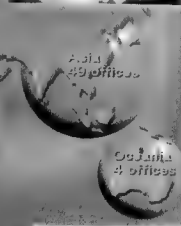
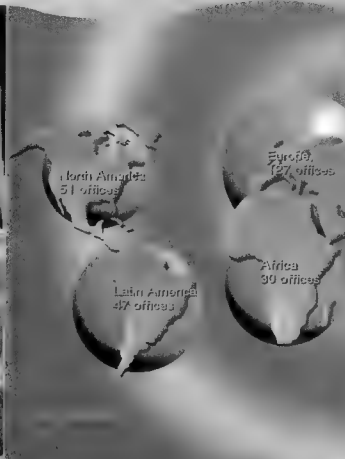
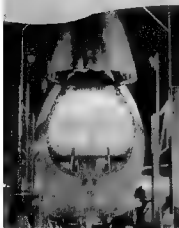
موبيل ٣٩٤٢٢١٦ (١٢)

ALAFIFI

WORLD TRANSPORT

ALAFIFI'S

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@alifiworld.com

web site: www.alifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521

ميثاء دمياط 2008



الواء / حسين الهرميل يسلم درع الميثاء لمسئولة المواين دولة جواتيمالا

قام كلًا من السيدة ماريا أزابيل مسئولة المواين في دولة جواتيمالا وقنصل سفارة جواتيمالا بالقاهرة السيد دانيال رود بزيارة لميثاء دمياط

كان السيد اللواء بحري / حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط قد استقبل الضيوف حيث رافق الوفد الزائر بجولة ميدانية للميناء وإدارة الإكترونية والليجستية وأرصفة العار والخدمات كما تناول السيد اللواء رئيس الهيئة مع السادة الضيوف سبل التعاون المشترك بين مصر وجواتيمالا في مجال النقل البحري وإدارة المواين

زيارة رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين لميثاء دمياط

في إطار البرنامج التثقيلي الذي يشمل زيارة الأماكن التي يجب أن تتعرف عليها زوجة الدبلوماسيين المصريين

استضافت هيئة ميناء دمياط وفد رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين في زيارتهم لميثاء دمياط برئاسة السيدة/ مروت كجك حرم سفارة السفير/ جمال الدين البيومي ووصيفة بعض السفراء المصريين.

وقد كان في استقبال الوفد اللواء بحري/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط وإقيادات الهيئة.



الواء حسين الهرميل يسلم درع هيئة الميثاء إلى السيدة ميرفت كجك رئيسة الوفد

وقيع إتفاقية للمساهمين الشركاء مشروع محطة حاويات الشركة الدولية للمواين



مشروع لإنتاج البولي إستر في "دمياط" باستثمارات 750 مليون جنيه

وافقت وزارة التل ميثاء في هيئة مواين دمياط على تخصيص 195 ألف متر لمشروع إنتاج البولي إستر باستثمارات تبلغ 750 مليون جنيه وذلك ضمن مشروع مجمع مبارك للغاز والبتركيماويات المقام بميناء دمياط . صرح بذلك محمد ليلي مفسر وزير التل وأضاف أن الخطة الإنتاجية للمشروع تصل في المرحلة الأولى إلى 315 ألف طن سنوياً من "البولي إستر" مما سيسهم في إتاحة الفرصة لإقامة العديد من الصناعات الصغيرة والمتوسطة بالإضافة إلى توفير حوالى ألفي فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة من جانبها صرح اللواء حسين الهرميل رئيس هيئة ميناء دمياط أن مجمع مبارك للغاز بميناء دمياط يضم مشروعات إيجالي إستثمارات تلوق



التعديلات المقترحة على لائحة الإرسدين بهيئة ميناء دمياط

تاريخ 1/6/1993 صدر قرار السيد وزير التل رقم 43 لسنة 93 بإصدار لائحة الإرسدين بهيئة ميناء دمياط.

استمر العمل بهذه اللائحة حتى عام 2008 دون أية تعديلات.

نظراً لتطورات السريعة الحالية والمستقبلية لحركة الملاحة في مجال الإرساد باليهاء والتطور السريع في تويات السفن الحديثة وخاصة بعد البدء في إنشاء محطة الحاويات المعلقة بميناء دمياط والزيادة المستمرة في سفن التلار.

وتنظراً لكذلك ضرورة تعظيم المستفيد الكس باليهاء وحفاظاً على خصوصية لمر الملاحي وتقييم عمله وكذا معاهدة سولاس بشأن نقل وتداول البضائع الخطرة.

قد تم عمل لي تعوير هذه اللائحة فذلكن خاتبة للعمال في وظائف الإرساد مع تحسين أداء عمل وظائف الإرساد بميناء دمياط ليلاً ونهاراً.

قد تم مراعاة جميع الأسس القانونية اللازمة لتطوير هذه اللائحة من قوانين وقرارات ومعاهدات دولية وإتارات المنظمة البحرية الدولية بشأن الإرساد وكذا معاهدة سولاس بشأن نقل وتداول البضائع الخطرة.

في إطار تفعيل لقرار الجمهورى رقم 110 لسنة 2000 بشأن منح رؤساء مجالس إدارات هيئات المواين سلطة الإرساد الإبري على جميع الأجهزة العاملة داخل المواين.

قد اللواء بحري/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط إجتماعاً مع السادة رؤساء الجهات الحكومية العاملة باليهاء وذلك بغرض التنسيق بين تلك الجهات لتسهيل الإجراءات ورفع معدلات الأداء في كل جهة مما ينعكس على استمرى العام للأداء بالميناء.

وقد ناقش خلال إجتماع

دورة أمن بالمركز وما قد يصدها من معوقات.

دورة العمل بمر الرقبة على الصافرات والوارات بميناء دمياط وفعاليتها.

التنسيق بخصوص أربط بين الشركاء الجديدة ملابية ومدى التكيف مع التطورات المتوقعة بعد

صفاء تلك الكيانات الجديدة القوية للميناء مثل مشروعي شركة DIPCO وميثانكس .. وما تنطليه

تلك الشروعات لجديدة من رط مع الجهات الخلفقة بالميناء

كما تولى خلال إجتماع العديد من الموضوعات التي من شلها بلغ العمل

وقد إتفق لإجتماع إلى قرار بتشكيل صميمات عمل من مختلف الجهات لوضع التصور المطلوب للوصول إلى

أعلى معدلات أداء ومناقشة أية إحتياجات لمصارف إدارية والمالية على أن تجتمع تلك المجموعات مصفة لورية

إلى أعمالها

التحرش الجنسي في القانون المصري

دكتور/ ماجد حبيب



لم يتم التعرض للتحرش الجنسي في القانون المصري أو تعريفه علي وجه الخصوص. ولكن هناك ثلاث مواد في القانون الجنائي الحالي، ممن يمكن تطبيقهم في حالات التحرش،

1 - الإساءة (المادة 306 من قانون العقوبات)

2 - سلوك غير لائق (المادة 278 من قانون العقوبات)

3 - اعتداء جنسي (المادة 268 من قانون العقوبات)

1. الإساءة
- يغلط هذا القانون جميع أنواع الإساءة، لذا يمكن تطبيقه على الماكسة الكلامية، والمضايقات الكلامية الأخرى في الشارع.
- تعد الإساءة جريمة صغيرة وتنتظر أمام المحاكم الجزئية، وبها قاض واحد فقط.
- وتتراوح الأحكام القضائية بها من غرامة 100 جنيه مصري إلى شهر حبس.
2. سلوك غير لائق
- يغلط هذا الجزء مادة واحدة فقط بقسم الجرائم الجنسية ويمكن تطبيقه على الهتك غير اللائق، والمطاردة (بالإضافة إلى حالات التتيل في الأماكن العامة).
- تعد هذه الجريمة أخطر من سابقتها وتنتظر أمام محكمة جنائية أكبر، بها ثلاث قضاة.
- وتتراوح الأحكام الجنائية من الغرامة إلى 3 سنوات حبس.
3. الاعتداء الجنسي
- هذه جريمة جنسية أخرى ويمكن تطبيقها في حالات اللص والانتهاكات الجسدية الأخرى.
- تعد هذه الجريمة أكثر خطورة وتنتظر أمام محكمة جنائية أكبر بها ثلاث قضاة.
- وتتراوح الأحكام القضائية من 3 سنوات إلى 15 سنة سجن.

- مشكلة الأبحاث**
- يعد المائق الأول والاكثر أهمية أمام تطبيق أى من هذه القوانين هو ضرورة الحصول على إثبات.
- فمام المرأة فرصة واحدة للإسناد بالمعتدى، بيد أن ذلك يعتمد، في كثير من الأحوال، على مساعدة الآخرين في الوقت المناسب.
- فبدون الإثبات، لا يستطيع هؤلاء النساء على الإبلاغ عن الواقعة أو رفعها أمام المحكمة.
- الوقائق الأخرى**
- لم يتم تعريف التحرش الجنسي على وجه الخصوص في القانون أو مناقشته به
 - غياب ضباط الشرطة المسؤولين بوجه خاص من حماية المرأة
 - نقص الوعي العام بالقانون
 - نقص سلطة التنفيذ (لأى سبب)
 - تردد الضحايا في الإبلاغ عن الواقعة (لأى سبب)
 - تردد الشهود في التمشق ومساندة أقوال الضحية (لأى سبب)
 - لأنه يجر علينا الآن:
- السعي إلى تخفيف عوارث التحرش الجنسي، وذلك من خلال:
1. **زيادة وعي** النساء والرجال وتشجيعهم على التكلم بوضوح وصراحة إذا ما تعرضوا

مطار جديد في صنعاء

يتم حالياً إنشاء مطار جديد في صنعاء زود بالذكابوإيجا على مساحة 15 مليون متر مربع بقيمة 500 مليون دولار، ومن المقرر تشغيل المطار في نهاية ديسمبر 2009 وذلك لخدمة الحركة الجوية في صنعاء

مركز لتطوير الطيران

أعلنت سلطنة عمان عن إطلاق مركز بيطار مسقط الدولي يقود إلى تطوير الطيارين عن طريق تحويل المائرات التجارية ذات القنعة عالية الجودة إلى طائرات خاصة فاخرة مصممة لإستخدام المؤسسات والأفراد والجهات الحكومية ، وتبلغ تكلفة المركز 100 مليون ريال عماني ويوفر 175 فرصة عمل

أخبار من فوق السحاب

طارتان جديدتان لصمر للطيران

صرح الطيار توفيق عامسي رئيس الشركة القابضة للطيران بأنه في إطار التوجيه المستمد لاسطول مصر للطيران التجديد

– تم خلال فترة معرض إيفكس طائرات توفيق إنفاقية بين مصر والطيران وشركة بونج لشراء طائرتين بونج 777 / 300 بقيمة 500 مليون دولار بتدويل من بنك الإستيراد والتصدير الأمريكي ويتم تسليم الطائرتين خلال عامي 2013/2014 ،



القرصنة البحرية 2007

دكتور بيان / مديحت عباس خلوصي مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى

أسئلة في حاجة إلى الإجابة عليها هل تطبيق قواعد ISPS كافية لتقليل ومنع حوادث القرصنة البحرية والإعتداءات المتزايدة على السفن؟ هل لن يستطيع المجتمع الدولى أن يوقف الإعتداءات على السفن تماماً؟ متى ستندفع التجارة التى تنقل بحراً بامان؟ لعل هذا المقال يلقي الضوء على هذه الأسئلة من خلال هذا المقال سنوضح الإعتداءات المسلحة التى وقعت على السفن خلال السنة الماضية.



العرب هاجم قرصنة مسلحون بالأسلحة الأتوماتيكية سفينة حاويات حث كان السفن مسلحون بـ (47 - AK) الأسلحة الآلية يمكناً من الصعود على السفينة التى لم يطلق طاقمها أى إشارة تحذيرية. وإذا أطلقت الإشارة التحذيرية بواسطة سفينة أخرى كان قد سبق للقرصنة إطلاق التحذير عليها بواسطة أسلحتهم الآلية والتي تكنت من الهرب منهم. وقد تمكن القرصنة بعد صعودهم السفينة من احتجاز ربابتها والضايف الثانى والربحده ويمكن القرصنة من سرقة التوفر الخاصة بالطاقم وممتلكاتهم وأمتعتهم وفروا هاربين بواسطة قاربهم السريع.

4 - الهجمات المسلحة
مازالت السواحل الصومالية هى أكثر المناطق خطورة فى منطقة الشرق الأوسط حيث تلتقت (IMB) المكتب البحرى الدولى ست وعشرين تقريراً الإعتداءات مسلحة على السفن خلال عام 2007 بدأ بالأسلحة إلى كثير من الإعتداءات لم يبلغ منها ويحذر (IMB) من خطورة الإعتداءات بواسطة القرصنة فى هذه المنطقة ذلك لأن القرصنة يستعملون الأسلحة النارية الأتوماتيكية وجيوش السفينة على القلوب ويحذر IMB ربابته السفن من الأسلحة النارية التى يستعملها القرصنة فى هذه المنطقة حيث يعملون الأسلحة الصاروخية RPG للنظرة على السفينة ROCKET PROPELLED GRENADE التى استعملت هذا العام كما يخطر أيضاً من الخطر أن السفينة التى يستعملها القرصنة فى الهجوم حيث لم يعد الهجوم بسفينة واحدة بل فى الغالب ولما توقيت الخطه وأصبح الهجوم يتم بواسطة مجموعة من سفن مسلحة كما أن هجوماً جديماً بالقرب من الساحل وإنما على مسافة من الساحل حيث تعمل السفينة الأم جميعاً القارب الصغيرة بعيداً عن الساحل لم تنزل القارب الصغيرة لتقوم بالهجوم والإعتداء على السفن الكبيرة مستعملين هجوتهم النارية الأتوماتيكية قطع الطريق على السفن إنشا، إبحارها.

وقد حذر (IMB) مكتب الملاحة الدولى السفن التى ليس من مخطئها الصول إلى الموانئ الصومالية بالإعتداء عليها. إن الأتكان من السواحل الصومالية ويفضل أن تتعدى بمسافة 200 ميل بحرى من السواحل الصومالية وتجنب الإعتداءات القرصنة.

1 - على السواحل الصومالية
مازالت المياه الأفريقية أخطر مناطق الشرق الأوسط المعرضة للهجوم القرصنى على السفن خلال ديسمبر 2007 العديد من الإعتداءات المسلحة وقعت على السفن الكبيرة بالقرب من السواحل الصومالية والتزانيا.

1 - على السواحل الصومالية
فى أواخر ديسمبر 2007 صعد اثنين من القرصنة المسلحين بالبنادق والسكاكين على ناقلة حبوب كانت تعبر من منطقة إرساء السفينة لاجوس، وقد قام القرصنة بقتيل الحارس بالسيف وأبعد شهد أحد أفراد الطاقم أنه بمجرد صعود القرصنة على السفينة هروى إلى أشدات الإحباط وأطلق جميع البنادق الأولية إلى الماء، وأطلقت عددًا إشارات الإنذار ويوجد مع الطاقم إشارات الإنذار تجميع الطاقم ويحضر القرصنة للقفز على الماء، فى الحال وسرعان ما قاربوا القشبي وفروا هاربين وقد أسفر هذا الحادث عن إصابة لرحس إصابة خفيفة. فى هجوم آخر بواسطة اثنين عشره فرساناً اثنين للرحس السفينة أقتروا بقاربهم من ناقلة بنترول راسية على مخطئها، صعد تسعة من القرصنة على الناقلة وأمروا بركاب السفينة بالنزول إلى قاربهم وكذبوا وفروا هارباً منهم إلى إرساء الاشعة، فتح المهاجمون ثورانهم على الزوارك التى كان محظوظاً أن تمكن من الهرب بدون إصابات. وفى ليلة 24 من الشهر القرمى بالتجول فى أماكن الإحباط والبعد والتفتيش من القنفذ والسيارات والمفوم، وأخذ القرصنة الضابط الثانى اثنين من الطاقم رهائن وفلغوا أمر إطلاق سراحهم مقابل التوفر والسجائر والخمور التى على السفينة.

2 - فى المياه الأفريقية
خلال شهر ديسمبر 2007 أيضاً فى مياه تنزانيا صعد مجموعة من القرصنة على سفينة حاويات. لم تطلق السفينة إشارات الإنذار. ويمكن للقرصنة من كسر الحاجز الحاكمة الحاويات وسرقتها محتويات السفينة وإطلاق السفينة. فى تنزانيا يتعرض السفن للهجوم أثناء رسوها على المخطئ.

من المبالغة الصافية يتضح أن قواعد ISPS كافية لمنع الإعتداءات المسلحة بواسطة القرصنة وأنه لابد من اتخاذ الدولى طبقاً المادة 43 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الرقابة البحرية والهيوية للقرصنة عليهم بواسطة قوات حرس حدود تشكل بواسطة الدول المعرضة للهجوم القرصنى.

مضيق ملكا Strait Malacca

مضيق ملكا ذلك المضيق الذى يوصل المحيط الهندى وجنوب بحر الصين تزداد أهميته عاماً لآه شريان ذبور التجارة عالمية على أهمية الاقتصادية والتجارية العالمية حيث يقل من طريقه ثلث التجارة العالمية سنوياً ونصف زيت العالم يمر خلاله 65 ألف سفينة حمولة 300 ألف حمولة كلفة لما قبل خلال عام 2006 ، ويبلغ طول القنار 900 كم تمرض خلاله السفن لأعدادات القرصنة والجرائم البحرية فى أشكال السرعة والاعتداءات على الطقم والسفن وقد أصبحت هذه الاعتداءات محل إعتبار بالنسبة الدول التى تستعمل القنار إبحاراً من تقارير الحوادث فى عام 1977 .

وقد ارتفعت أعداد الحوادث إلى أقصى ذروة لها فى عام 2000 حيث وصلت إلى 37 حادثة، ومقارنة بين عدد الحوادث التى تم الإبلاغ عنها وعدد السفن التى تمر فى القنار فإن السفن يشكل نسبة قدرها 0.2% فقط .

وبعد ذلك بعد الحادث الإزماني الذى وقع فى الولايات المتحدة الأمريكية فى 11 سبتمبر 2001 لفت نظر الدول والمرايا وإندونيسيا واستغفروا إلى مشكلة تأخير القنار ضد الاعتداء القرصنى وماذا لو استعملت سفينة كاتبة عامة وتم من طريقها تنفيذ عمل إرهابي؟ لذلك تم تشكيل مجلس عملي الجوامع المشترك بين الدول الثلاث لإيجاد حل لتأمين ذبور السفن فى مضيق ملكا. تطبيق المادة 43 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تم تجهيز المساعدات اللامحقة للزوارك لطاقم وكال سلامة الملاحة ويشمل هذا الطاقم جهاز (AIS) بالإسالة إلى نظام التتبع من جود حراسة بحرية جوية تتعاون فى الدول الثلاث لرابعة القنار، وكانت نتيجة هذا التعاون أن انخفض عدد حوادث القرصنة من 37 حادثة عام 2000 إلى حادثة فقط عام 2007 .

الخليج العربى وخليج عدن والبحر الأحمر

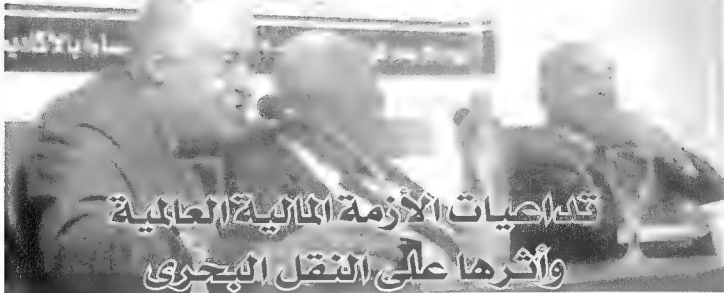
تخدير أطلة مكتب الملاحة الدولى (IMB) International Maritime Bureau لجميع ربابته السفن ومرشدى السفن وأطقمها بإتخاذ الحذر الشديد من الإبحار فى منطقة الشرق الأوسط فى الخليج العربى وخليج عدن والبحر الأحمر وأن أكثر النقاط خطراً تلك التى تقع قرب السواحل الصومالية ونيجيريا وتنزانيا وكينيا، فى هذه المناطق تكثر عمليات إطلاق القنار على السفن وبواسطة القرصنة المسلحون بالأسلحة الأتوماتيكية حتى أن بعض السفن تعرضت للهجوم عليها بواسطة القنارف الصاروخية الصادرة من الأسلحة الأتوماتيكية (RPGs) ، (47-AK) .

الحوادث التى وقعت فى منطقة الشرق الأوسط

1 - دولة السفينة Dai Hong Dan
فى سفينة بضائع كورية ترافع مع كوريا الشمالية كانت ميرة بعيداً من السواحل الصومالية فى أواخر عام 2007 وتعرضت أثناء إبحارها للهجوم بواسطة القرصنة المسلحون الذين يهاجمون السفن فى المنطقة التى تبعداً من السواحل الصومالية وكان من أثر هذا الهجوم أن تم اختطاف السفينة التى كانت قد أطلقت رسالتها التحذيرية، وقد استقبلت البحرية الأمريكية رسالة السفينة Dai Hong Dan وطلبت القرصنة الذين اختطفوا السفينة وساعدت الطاقم على السيطرة على سفيتهم مرة أخرى . وقد أسفر هذا الحادث القرصنى عن إصابة 20 من طاقم السفينة إصابة خطيرة تم نطقهم بواسطة البحرية الأمريكية إلى سفنهم من أجل العلاج . وفى القنار الذى أرسله طاقم السفينة إلى مكتب الملاحة الدولى (IMB) ذكرى أنه أثناء عملية الهجوم بواسطة البحرية الأمريكية للقبض على القرصنة واستمادة السفينة قبضت البحرية الأمريكية على خمسة من القرصنة وأثناء أثناء عملية لهجوم . وبعد استمادة السفينة أكتاف رحلتها إلى اليمن الجنوبية وخذلت البحر الأحمر ورسد بميناء عدن فى الخامس من نوفمبر 2007 .

2 - دولة السفينة AL MARJAN
فى سفينة بضائع مالاكيا إماراتيون وترافع على الكاميرون وكانت ميرة خلال شهر نوفمبر 2007 بالقرب من مقاديبها حيث تعرضت للهجوم المسلح بواسطة القرصنة وقام القرصنة باحتجاز السفينة بما عليها من طاقم إلى بلغ عدد 22 رجل واستمر هذا الإحتجاز لمدة ستة أسابيع من تاريخ الإحتجاز وأخذهم وديعة حتى تاريخ الإفراج عنهم .

3 - الهجوم على سفينة جابون
زاد النشاط القرصنى فى الشرق الأوسط فى شهر نوفمبر 2007 فى إيران على نور شد



تداعيات الأزمة المالية العالمية وأثرها على النقل البحري

كتب م. ص

نظمت الجمعية العربية لتنمية التجارة البحرية برئاسة الريان عاطف مروني لدوة اقتصادية بعنوان تداعيات الأزمة المالية العالمية وأثرها على النقل البحري بقاعة المؤتمرات الرئيسية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وبحضور كلا من اللواء / شيرين حسن ورئيس قطاع النقل البحري الأسبق ورئيس هيئة ميناء بورسعيد الأسبق والدكتور / أحمد صيد المنصف أستاذ اقتصاديات النقل البحري واللواء / أحمد منصور رئيس مجلس إدارة شركة أسكندرية لتداول الحاويات والضيف من القيادات والمسؤولين والعاملين في قطاع النقل البحري هذا وقد أفتتح الندوة الريان / عاطف مروني موضحاً نتائج الأزمة الاقتصادية العالمية والتي أثرت في المقام الأول على أمريكا ما هي إلا حكم الله على أمريكا وغيرها من الدول الطاغية وأن الله يعل ولا يهمل وأن ريك ليالمصدا وهناك دول تعتبر عبيرة لمن يعتبر وهي التي يصيبها الأعاصير والزلازل وهذا يرجع لما كسبت أيديهم وعبر مروني أن الأزمة المالية تعتبر متفصلاً إلى كل من يملك المال ويسعى للاجتهاد فهو بذلك يملك زمام الأمور والدول الرأسمالية ستلجأ إلى بعض القواعد التحفظية وهي من يتناول أكبرهم من المليارات من الدولارات يجب أن تتطلع إليه وتستصبح عندها السيولة والكاش هما الأساس وسيشترى لدينا اللواء / شيرين الرفقة والأمل ،

في الاسعار والمجالات التي ستقل في المجالات الأساسية وإيس الكاليات وأهم المجالات حاليا هي كل ما يتعلق باستكشاف واستخراج الغاز والنفط وتلك سفن جديدة بعد 2010 والبرمجيات خاصة التي تتعامل مع أصناف أساسية، ومن ضمن الخط الاستراتيجي التي خططت لبناء شرق بورسعيد وأن هناك مناطق الجيستية في سبيلها للمو .
وأعلى الدكتور / أحمد عبد المنصف أن مصر عبارة عن جسر كثر فيه السواحل والرافعات والكوارث وأساس كل ما تعانيه البيئة الأساسية المصرية المنهارة بمصر بها إمكانات ضخمة ومهددة وأقالا في مصر ستوزع وتفرق على الجميع وهناك انكماش اقتصادي متوقع له أن يحدث والصين مجها سيحتد نحو الصين، أكثر وأكثر بمصر إن لم تصنع من شأنها أن تتقدم إلى الأمام أبدا والتجارة العالمية لم تستعد منها بالشكل الأمثل والنقل البري يجب أن تتغير معاييرها ، ولكن الصين والهند وروسيا برغم أنها كانت في ذيل الدول إلا أنها بدأت تدوم وأبنا أسطر إلى إستراتيجية الموانئ أين هي الآن هل أنا أنافش أم الموانئ الخارجية؟ كيف تكون الموانئ المصرية في تقدم مستمر برغم السواحل التي تعانيها؟ عندنا موانئ وعندنا موارد بشرية وبكثرة بشرية فحمية كيف أوقف هذه الأمور أين التنمية فمن الممكن أن أسعى بالفعل إلى خبراء لأجانب لدرسم لنا الطرق كتحطيط أو إستراتيجية نسير عليها ولا تفلد فتني ستيفن خالدا.

ويضع اللواء / أحمد منصور العربي بعض الأمور الملحة بشركات الحاويات وكان أكبر مثل شركة أسكندرية للحاويات بمقره رئيس مجلس الإدارة أن الشركة تسير مكس الكرف أي أن الشركة بدأ مضمون عليها في تغير مستمر وهو من تداول 76 ألف حاوية إلى 72 ألف حاوية إلى 68 ألف حاوية وبدأت في الصعود مرة أخرى ليقبلي 70 ألف حاوية وتعتكفا مع المستأجرين عن الخطوط لظلم مشاكلهم وما يواجههم علنا أن الخطوط بدأت تغير رحلتها مرمحا أن هناك محلات ستقوم ومحلات ستختفي والفوائد كمصلحة حاولت أن تثر تهور إلا تغيير خفيف قد يكون كثيره على البتراك وهذا التحفظا فوجوا البنك أساسا فهو موجود التمويل وهذا تشجيع المستثمرين والصينيين وهذا لتجنب الأزمة والدواك المصرية في تدار بشكل كبير مقارنة بقربتها باليدل الأخرى والموانئ العالمية تغيرت متتارة ولكن قد يكون ميناء أسكندرية سيصعد نحو الريادة مرة أخرى بعد ميناء بورسعيد وإن كان ميناء بورسعيد هو للنقل إلينا والسياسة الأخرية مظهر دعونا إلى الانشغال .
واختتمت الندوة حول مناقشات مع اللواء / شيرين حسن .

يوضح بعدها اللواء / شيرين أن الأزمة المالية العالمية والتي أثرت تأثير مباشر على العالم والتي هما لافيه إن لها تأثيرها على مصر والتي كانت تعد عنها أمريكا ولكن لم تترك مدى هذه الأزمة التي تواجهها فلانقلب السحر على الساحر كما وقابلين وأنا أيضا أخذت في تصويري وكنا نعتقد أن هزيمة أمريكا الاقتصادية سيهيكل صامدة ولم تتأثر بهذا الشكل وكنا نعتقد إننا آخر دولة ستتأثر اقتصاديا ولكن تأتي الرياح دائما بما لا تشتهي السفن، وهناك مزايا تشف ما يدور بالعالم وتوضح الفرق بين الجانب المالحى والبحري والجوانب الاقتصادية الأخرى حيث كل الجانب الاقتصادي الأخرى لا تتكلم إلا بالجانب والدول ونحن نتكلم بالبن أن أدنا نتكلم بكم النقول من البضائع وسيلدا أزا بالهوى - لقد أخذت أمريكا في معاركة كثير من الدول بشأن القويده ومنهم الهند والصين وأثر على العالم أجمع، تأتيا من التبعات المستتتية هي انخفاض الطلب على مستزمات الطابع والأجهزة الكهربائية والسعوية والصنعة وزيادة الطلب على المواد البتاء ومنخفض المواد الأخرى وما يليقنا الآن بعي السيوالة التي يبرافها البنك للشبيبة على التعامل مع البحر وذلك لشراء مشترياتك وييسر الأمر ونحن الآن وصلنا إلى آخر مراحل الأزمة ، ونحن لنأ دائما تجارتنا الخارجية ولم تكن نميل دائما إلى موضوع الترانزيت ولكه الألفب تغيرت كمكبسة كبيرة جدا بجانب تجارة مصر الخارجية وقتا السوسيس وسيشهد عام 2009 مرحلهم حوسفة وستقلل السيوالة على الجانبى المالحى والبحري وسيكون أقل تأثيرا على الموانئ وسيكون التأثير أكثر على النقل البري والباصين وقالا مع تأثير الأزمة هل فتاة السوسيس ستتقل من جرة الأزمة لم لا وأنا أرى في تقديري لا لأن فتاة السوسيس مراكات محققة بسببها ومنى العمل بها والصحة المارية في فتاة السوسيس لافعة ولو قلت سيكون تأثير أقل ويصعد، وما كان يمر من الفتاة عن انقالات أما أولها فمن سفل الحاويات والعامل الأسوا وهو أن عام 2009 سيظهر عدد أقل حتى عام 2010 ومن بداية عام 2010 حتى عام 2015 سيبدأ المؤثر في ارتقاء يجب أن نتفعل بعيدا عن الكلام السيوادى وأنا أعلم أن الأزمة الاقتصادية شديدة ولكن المؤثر يجير إلى التناقل ورعاية الموقف والسوق الداخلى والخارجى وإن نجحت عن جاز جديد لفركتنا ونشأ شركات جديدة في مجال جديد ، ونحن في حالة الخراء يخلط الأثر إلى السوق (الكبكا) وبهرة وغير انكباء وغير مبرة) والكومية تستلمع أن تفرق وتخطب المستثمرين في دخول استثمارات أجنبية أساسية حقلية وهذا في جميل وأما عن السفن فلا تصنع والشراء الآن أو في الربيع الأخير من عام 2009 وهذه مينة لرخس السحر وبعدنا ستهفون ارتفاع باثن

تأهب مشروع شرق القرية للتنموى.. الفرص والتحديات

الصناعية الحرة والمنطقة الصناعية الحرة والمنطقة السياحية والمنطقة الإدارية ومنطقة المزارع السمكية بما فيها بحيرة البردويل ومنطقة الخدمات ومنطقة الإسكان تبلغ مساحتها الإجمالية 52381 فدان (220 كيلو متراً مربعاً)

3 - نسبة أرض المشروع إلى مساحة بورفؤاد الكلية (220 كم² مربع ÷ 506 كم² مربع = 43.5%) وبالتالي تبلغ مساحة بورفؤاد إلى مساحة بورسعيد الكلية (506 ÷ 1345 = 38%) ومن ثم تبلغ مساحة المشروع إلى مساحة شبه جزيرة سيناء (220 ÷ 61000 = 0.36%)

4 - ويقع المشروع في الشمال الغربى لشبه جزيرة سيناء التى تهدو كجسر ماس يتوسط البحر المتوسط شدا ولقاء السويس غربا والبحر الأحمر بوسطه الشرقى في الجنوب الشرقى خليج السويس في الجنوب الغربى

5 - على المستوى القارى فإن المشروع يقع في طرة بالغة الأهمية والمسابية وفيه قدر من البنية التحتية وهي مشد تالفي ثلاث قارات فوقه يجمعه بنعم بكثير من الفرص كما يجمعه عرفه بعدد من التحديات الاقتصادية والسياسية.

6 - إلا أنه سيكون مطلق الشراكة لنفخ روح التطوير الاقتصادي في المنطقة في مصر الشمالية لنفخه جزيرة سيناء، مكتظة بالسكان - على سبيل المثال - في حي بور فؤاد وهو موقع سينائي تحت من كل الكثافات في أحياء بورسعيد فأكبر لثقل التزاحم في المنطقة لا يشبه سوى أي من 140 كم² مساحه.

7 - ولا يمكن لبناء شرق بورسعيد أن يخلق وحده في أفق اعتمادها ولا يمكن أن يكون لها الواحدة التي تقع فيها كل الدنيا من بيض - صبح - لثه لا يمكن ماله ولا يمكن أن تكون التوجهات المستقبلية تتطلب. إذ لابد أن يخلق الميناء الغربى بأبعده ومعه وتحت قوتها فيما أصلا لن إنتاجا قويا ومن علينا أن نترك أن تنشط طاقه إنتاجية وإعمال هائل أخرى في إهدار ليس لصالح المؤسسة في عصر العولمة التي تريد أن تكون لأبدا رئيسا في مضماعها.

8 - ومن الهام أيضا أن تتصم رؤيتنا لأدراك أن التخطيط ليس مسائل حسابية وقرية مجردة وإنما حقائق وأرقام وروى ومفاعيم - فما هي الإقتصادات العالمية على وشك الإنزلاق في مرحلة ركود لا يعرف أحد مداها أو أمداها بسبب الأزمة المالية العالمية. فكل تصب التخطيط منطقة شرق القرية لذلك أم سيقطع التخطيط السابق مثل بقرة مقدسة لا ينبغي أن يلقب من قناستها أحد أن ذلك يفسد محاولة الاحتفاظ بالبرق داخل زجاجة مظلمة.

إيجابيات التكنولوجيا وسلباتها وأثرها في تقدم المجتمع

سعيد صبيح درويش



التطور التكنولوجى الذى يعد الركيزة الأولى فى حياتنا وفى تقدمها ورفهها ورفاهيتها فلا غنى عنه فى حياتنا فلهذا شمل التطور من كل أوجه الحياة فاصبحت آثاره ونتائجها باقية الواضوح فى كل خطواتنا وسكناتنا وحركاتنا وهى ملبسنا وماكلنا ومشرتنا فهو بحق شامل فى كل حياتنا . وإن كان هذا التطور له آثاره السلبية التى أثرت على فئة من مجتمعتنا وعلى بعض شبابنا وغيرت من قيم وأخلاق الكثير من شبابنا وهذا واضح من حولنا فلهذا استخدمت هذه الفئدة التطور بطريقة عكسية على خلاف ما ترقى إليه غاية هذا التطور ويعد كل ذلك لا غنى عنه.

10.616 مليون دولارى عام 1997 وفى عام 2001 بلغت 220 مليون دولار وقد بلغت حصيلة الدول النامية من هذا الرقم 255 مليون دولار فقط . وبعد أن تحدثنا عن جانب من الإيجابيات العظيمة للتطور التكنولوجى ورأينا مدى أهميته وفضله على قطر ورفاهية المجتمع وأنه لا غنى عنه . ونظراً لأن بعض من أفرار المجتمع قد شغل الرقيد فلهذا استخدمنا هذا التطور على خلاف ما ترقى إليه غاية التنمية وإذا أردنا التحدث عن بعض السلبيات فدمعنا أنشكك بعض الفئات التى هاجمت الجيول بإستعمالها لا إستعمال خاطئ ونرى أنه يجب إستعمالها لا يضر ولا يضر سلباً ونرى أيضاً جانب من السلبيات فى عالم الإنترنت وأن كان هذا العلم غايته خدمة الناس وتعليمهم والمعلم والابرك الحضارى فى العالم ومتابعيه التطور العلمى كل هذا غايته سبيل كل هذا العالم لم يسلم من الداعين به أيضاً فكلما يعلم ما يتروى وحدت على الإنترنت من علاقات غير شرعية بين أبناء الجنس بين مختلف الأماكن والوسائل الشبكية اللويز . فكل ذلك صبور وأشكال آثار سلبية التطور لا تخفى المجتمع له فيها .

فما هى التكنولوجيا أثارها فى وجهها الجيول فى كل أوجه الحياة من حولنا . وفى تتلمع ما يهدل بها وما يتركب فى حقها فالوجع علينا نحوها من متعلق أن لا غنى عنها ولابد من إلهامها كانت الأمور فى سر نهجنا سر تقننا ورفاهيتنا فلا بد أن نؤمن إستخدامها ونعلم أهميتها ونوضحها ونحول دون إستخدام سلبياتها والقضاء عليها ونشر إيجابياتها وأن يكون بيننا دوافع داخلية إستعملا لحسن إستخدامها وأنى أرى أفضل الدوافع الداخلية الداعية إلى حسن إستعمالها من متعلق تتلامي الدين وأخلاقها وفضائلها الكريمة ومن متعلق حرص ديننا المصطفى على كل وعلى الإهتمام نحو سبلهاكم الطيبة ناضلة فى التكنولوجيا وجعلها طريقا لنظر محاذي ديننا الحنيف وأن نثبت العالم أجمع أن الدين الإسلامى هو دين العلم والعمل والإهتمام والإصلاح والتعليم والتأثير وأن يكون دافعا قويا لحسن إستخدام التكنولوجيا .

الم بأن لا الأوان أن نتفهم ديننا فهما صحيحاً وأن ننشره بفهمنا للتكنولوجيا العلمية ونجعلها عوناً لنا ونساعداً لمواجهة مشكلاتنا فمتى نعمل من أجل تحقيق ذلك !!!!!.

إن التكنولوجيا لا غنى عنها هى أساس رفاهية العيش والحياة فى هذا المجتمع الجيول بمرعى ويلطد الإختلاف الكبير بين الأجيال والأسس فالتكنولوجيا وتقدم العلم عمل وليتأكد عمل متصل وفكر مبدع ويشير رده مثير وكريم وإجتماعات فاضلة أما الأسس فكان لا يعرف فى هذه التطورات ولا يعرف إلا ألبعد عن العلم والتكنولوجيا والمضاربة إن فى التطور له أهمية كبيرة فى حياتنا .

فله إيجابيات عظيمة القيم والمعنى فى كل المجالات فى الطب والهندسة والفلك والصناعة والزراعة والإجارة والتعاملات بين الناس وفى مختلفات وأدرايتها فلا أدنى عزىة الإثراء إلى مجال مناسبا نأخذ مقياس التطور من هذه المجالات . إن هناك محالا مما لا لكل المجتمعات بكل طبقاتها وهو المجال الذى يستخدمه الجميع على مدار اليوم كله كإنه المجال التكنولوجى .

لكن ما من أوجه تأثير التطور على هذا المجال فنظراً لأهمية وإدراك دوره الحيوى على كل من كان له إسهام كان إزاماً على القاصين على التطور أن يولوا إهتمامهم به وقد كان فلهذا أصبح هناك ما يعرف بالتجارة الإلكترونية .

وهى من أهم مظاهر التطور فى التسويق ويقصد بها إستخدام إلكترونيات شبكة الإنترنت وشبكات الإتصال المفضلة فى تحقيق الأهدف التسويقية وقد ترتب على ذلك تغير الأموال وخضج ميزانالت التسويق من خلال إستخدام التكاليفات وكتيبات الصاعية الإلكترونية التى لا تحتاج إلى طبعه أو نقل أو توزيع على الملاءه وأدت أيضاً هذه التجارة إلى توافر البائتة وإختصاره فى عملية التسويق وتوفره وسيلة جديدة وسريعة للتسويق تتم عن طريق الكمبيوتر وشبكة الإنترنت وأيضاً تمكن المستهلك من إختيار القرار المصيح فى شراء ما يحتاجه بعد توافر المعلومات من المنتج وبذلكه أدى التطور إلى إمكانية الوصول والإطلاع على جميع الأسواق العالمية والتعرف على منتجاتها .

إذاً الإنترنت جعلت العالم أجمع يتو كسوف القرية يستطيع الجميع التعرف على كل ما فيه خلال حولة سريعة وفى الشكوت أن التسويق الإلكتروني أصبح متاح على مدار اليوم بكملة لا يمرض ولا يهدل ولا يتام .

فمن الجدير بالذكر أن الإحصائيات قد سجلت عن التجارة الإلكترونية إزماماً بلغت



رحيل قاض محترم

الأستاذ / عادل عبد المصطفى عوض الحامى عضو الجمعية العربية للقانون البحرى والتجارى



كان يلج فى خاطرى دائما أن أكتب مقال عن تجربة إنسانية رائعة عايشتها بنفسى مع ثلاث من الزملاء المحامين ، ولكنى كنت أرى أنه لم يحن بعد الكتابة عنها - إلى أن سمعت نبأ وفاة رجل عظيم أختصه المولى عز وجل بأن يحكم بين الناس بالعدل ، وهو المستشار حمدي أحمد الضراوى رحمة الله عليه (الذى نشر بالأرجل 17 / 12 / 2008) ، فوقعنا هذه التجربة أو قل ، القضية ، كانت لها صلة بقطاع النقل البحرى والقضاء واستقلاله ، وأسفرت هذه القضية فى نهاية المطاف إلى إيمانى بأن القضاء المصرى بخير ، نعم هذه القضية التى سوف أحذلكم عنها كانت بدون مبالغة السبب فى تعديل فى قانون المرافعات ، بموجب القانون رقم 23 لسنة 1992 ، حيث تم وضع قيود على دعاوى رد ومغاصة القضية (المواد 151 - 164) ، وموضوع الطلب هو رد قضية الدائرة الأولى عمال بمحكمة الاستئناف الإسكندرية وطالبى الرد هم فئة مراقبى الهدم والحصر بالشركة الملاحة البحرية، وقد حصلت هذه الفئة على حكم لصالحها برد العضو اليمين لهذه الدائرة. وكانت هذه القضية بمثابة معركة وخوصومة بين المحامين وقضاة الدائرة الأولى ، الذين كانوا يصيدون أحكامهم - فى الغالب - لصالح المؤسسات الحكومية وشركات القطاع العام ، ومنها شركات إسكندرية للتوكيلات الملاحية وشركة الملاحة البحرية. والحكم الصادر فى هذه القضية كان انتصارا حقيقيا للقضاء المصرى ولرجال القضاء الشرفاء الذين أبوا أن يدنوا أنفسهم لمعمل لدى مؤسسات السلطة التنفيذية، مقابل امتيازات دينوية تعرضت لاستغلال القضاء والقضاة للخطر ، على الرغم من توصيات مؤتمر العدالة فى عام 1986 ، والتوصيات والنداءات المستمرة للقضاة من نادى القضاء ، وبهدم اشتغال القاضى خارج محراب العدالة ، لكنها النفس البشرية التى تسأل أو تسول ، " هل من مزيد ؟ " .

أصل الحكاية

الحكاية باختصار ، من الإخلال أو التقصير فى المعانى السامية التى أود أن أوصلاها للقارئ العزيز ، ومنها أن بلنا بخير مما حدث أو يحدث ، وإن هذا الصور البهيملة لا بد من إبرازها للأجيال الفاتمة والقدامة ، نون التعرض لنفسى من أمعاء الحكمة التى طلبنا ردها .
1 - كانت فئة مراقبى بكتبة قد يحصر البضائع على سفن الشركة المصرية لاصحافة (قطاع أعمال عام) - قد زادت عدة قضايا ضد الشركة التى ييمان فى بصفة منتظمة ، مطالبين فيها برفع أجر البيرة طبقا لقرار المورى 13 لسنة 1979 - وبمطالبته . وتبعته عدة تعريضة أمام الرسوم والغرامات بميناء الإسكندرية بأسماء مقامهم على أساس أن هذه الأمور :
هى أمور شاملة للخدمات الاجتماعية ، بمعنى أنهم يستحقون هذا الأجر الجرد على التعريضة ضد عنصر حصة التوظيفات الاجتماعية ... الخ .

2 - تدان هذه الحكاية ، فى الحكم ، ومنظما حصل على تقارير خبراء لصالح هذه الفئة الكاتمة ، والتي كنت أنا واحدا منهم أثناء فترة الدراسة ، ومنظم هذه المعادى أخذت أحكام ضد الشركة القمص ، وتحديدا كان هناك قضيتان مهمتان : الأولى صدر الحكم فيها ببطيئة رافعيها على طياتهم ، وكان مجموع المبالغ المحكوم بها أكثر من 500000 ألف جنيه ، والحكم شامل للنقد المجل ، أما الثانية فقد صدر فيها لصالح الشركة بمجموع مبالغ ما يقرب من 250000 ألف جنيه ، لكنه غير مشمول بالحكم ، المكان صدر فى خلال أسبوع واحد فى عام 1992 .

3 - هذان المكان أحثا ارتباطا فى فئة قطاع النقل البحرى وبشركاتها ، وفى أوضاع قطاع النقل البحرى والوزارة . وبدأت الاستعدادات لأداء هذه الأحكام باطلين على ، باستئناف فقد أطلحت تحرك غير عادى فى هذا الشأن ، تحرك من جانب الإدارات القانونية بالشركات الملاحية التابعة لقطاع النقل البحرى والوزارة . أيضا المستأجرين والقضاة المختصين للعمل بهذه المؤسسات ، ولكن بعد جمل ونشاط . من حين أن هذا النشاط المكثف لم يوجه مئة فى قضايا متداولة وتقتد مرفوعة ضد من هذه الشركات الملاحية كقضايا نواذى العمالية ، وذلك لفروعة من شركات التأمين والمستوردين والجمارك ، وقضايا تحكيم بالخارج والميناء بالخلايين ، كل نسع تحرك أنا من هؤلاء المستأجرين بهذا الشكل من الهمة والنشاط ، محامون وأعضاء محاكم مختصين ، يشكلون جبهة ضد المستضعفين من فئة مراقبى بكتبة الهدم والحصر البضائع (ما شاء الله) .

4 - قامت اشركة الخصم برفع دعوتين استئنافية برفعهم لمسلسل من الدائرة الأولى عمال ، من حين أن كان من النوع أن تزوع القضايا على فئائيرى ، الأولى تلخذ الأرقام القدرية والثانية (باردة) تلخذ الأرقام الزيرية ، لكن لأن هناك قضى ضخم من فى الدائرة الأولى ، يعمل مستشارا لشركة التوكيلات الملاحية بقطاع النقل البحرى . وقد سهل الشركة الخصم أن نوع القضيتين فى حوزة الدائرة التى يعمل بها ، وأن يحدث اقتراب ، ميداد جلسة انتهاء الموسم القضائى بوقت قصير .

5 - نحن المحامين الجلمة من دعوتين استئنافية برفعهم للمستئنف ضخم لم إعلان الأخير ، إلا أن الحكمة بات أن الجرم قد أعاد ، وجهزت الشورى الأولى للحكم ، من حين أن المستأنف ، والحكم فيها بمبالغ كبيرة (نصف مليون جنيه) ، وإشملوا بالنقد المجل ، وأرجحت القضية الثانية للموسم القضائى التالى ، لأن الحكم الاستئناف غير مشمول بالنقد المجل 1 - والحصله ، صدور حكم ضد الشورى ضخم من فئة مراقبى بكتبة الهدم والحصر ، بعدم

7 - بعد أن اكتشفت الحقيقة ، قررت أن أرى هذا القضائى ، وأن أحمل كافة المصروفات ، وبدأت أذكر وأقرأ ، واكتشفت أن المراجع أو الكتب التى تتكلم عن كيفية رد القاضى أو المحاكم قضائى جذا ، فضلا عن أننى أتكلم كإحدا من المحامين الكبار ، لم أجد أبدا منهم رد أو خاضع قضائى جذا ، إن أحصم ندرى على شخصى للة اكتشف أن هؤلاء المطالبين ، هو قاضى أو رائع عمالية ؟ أنا لا أعقد أننى أنزى فى رد قضائى فى محكمة الجبايات أو أمن دولة ... الخ . ولتكن بالزائد المحامين والخبائير فى القضية ، وقتل تم أننى سوف أرى الحكم فى القضية الثانية ، حينما يلقى ميداد جلستها فى الموسم القضائى التالى ، فكان

رغم أن بيان الدائرة بصم اربعة مستشارين ، فلذا تم رد أحدهم ، فإن المحكمة يمكنها أن تحكم بثلاثة مستشارين وفقا للقانون الزايعات ، فلذا أن لدى سبب آخر يصح رد المحكمة كلها ، فقلنا لي ما هو ؟ قلت : أن رئيس الدائرة والأعضاء يطعون تماما بصفة المستشار العضو بقطاع النقل البحري بأنه منتخب من وزارة الشركات النقل البحري ، بدليل الاستئثار ، أن القضاء المرفوع من أي ضد شركات النقل البحري ، ويسمحون له بذلك ، وأربعت قائلان لهم : أن هناك مشكلة لا بد أن نضع لها حل ، وهو أن هذا المستشار العضو الذين ليس مستشارا مباشرا لشركة الملاحة البحرية ، لأنه مستشارا لشركة التوكيلات الملاحية ، وإن كان له القابيل في التوكيلات الملاحية البحرية ، وتوثيق وثقات كبيرة ومعهم رؤساء على ملكيتها مباشرة ، ولأننا لا نريد استخدام هذا السلاح ، ولأننا سوف استخدم قرار مولفة وزير النقل على انتداب لشركة التوكيلات الملاحية ، وكذلك قرار مولفة وزير النقل البحري على هذا الانتداب ، ولأن كل من الشركتين : التوكيلات الملاحية والملاحة البحرية وغيرها : هما من الشركات التابعة لهية قطاع النقل البحري ، ووزير النقل برأس هذه الهيئة ، فخيرنا إلخ .

8 - وفي الجلسة تم رد المحكمة بسط دهل رئيس وأعضاء الدائرة والمحامين ، وكان من بينهم المحرم الأستاذ محمد الغالي ، أبو الدكتور أسامة اللولم عبد الحقيق الإسكندرية وهو مجلس إدارة شركة تداول الحبوب بدمياط ، وكان المعروف عن أعضاء هذه الدائرة التعامل بالباطل والخسوف مع المحامين الكبار في المال الغالي . حينما جاء دور قضيتنا تقدم زميلنا المحامي وأخصيصا ما يقوم به المحكمة لهذه الشد ، بأن لا يقول لهم سبب الرد ، مع إسماهم بأن الأسباب سوف يرد في طلب الرد خلال 24 ساعة طبقا لأحكام القانون . ولأننا مصرون على طلب رد أعضاء المحكمة جميعا ، ولكن ما في مصلحة الرد أنه حينما نودى على قضيتنا ، فجئنا بالمحكمة تصدق قرارها مباشرة بجمع الدعوى للحكم من قبل القضاة ، وفي هذا الزميل أن قسم في رد رئيس الدائرة وطلب أذراج طلبات في محضر الجلسة ، فقال له رئيس الجلسة : ما هي طلباتك ، فرد عليه الزميل المحامي : طلب رد المحكمة بكاملها .. أيا كان الطلب صامتا على المحكمة بسط لتدليل الجوابين ، وكان العضو المين يتحرك بشكل مصبي : ميئا ووسارا ، وقال موهبا حيية للمجلس : عدان حصره البسة التي قلت قضية مثالة .. والمحكمة التي بدول في خاطرها لحظة أن يقوم محامون بوضع صغير السن رد في المحكمة ، لكن قضية صائبة ! لكن المحكمة كلها اعترت ، حتى قال زميلنا لهذا : إذا كانت السبب يكن في أحد أعضائها ، فيمكن الفصل في القضية باللائحة الاستشاريين الآخرين ، فرفضنا ذلك ، سوف نقف ضد أسباب الرد في طلب الرد الخدم لرئيس المحكمة ، وهو بالنسبة كان لاستشار الفتن كمال حدى ، فهذه الله ، وكان رئيسا لكل من محكمتي الإسكندرية والقاهرة وموظف عدة مارجع في القانون البحري والتحكيم البحري ، ومعضو الهيئة البحرية للصعيد .

العدل أساس الملك
9 - تم إجماع طلب قضية الرد إلى دائرة مدينة أخرى للفصل فيها ، رئيسها المستشار المفطور له حدى أحمد الزمراني ، وفي أول جلسة طلبنا جرح العضو الحكم ، ولأننا في الكتب كان صعبا ، لك كانت الفكرة لدى هو محاربة بعض القضايا - يوم ألقية - الذين يعملون في الشركات ، ويعصفون بالعدالة وبحقوق الناس ، ويسبون نظام والوسيلة القضائية والتفتيشية ، أيضا ساهم في شغل أمنا في الكتب : قول رئيس الدائرة التي تنظر طلب الرد ، رفيتي في تعديل الطلبات بجملة رد العضو المين فقط ، ولم يخط عنه بقوله أن رئيس الدائرة المطلب رده مع الآخرين : سوف يحل ميدان خروجه للسماء بعد شهرين ، وكان

طلبه أشبه بجرأ ، ولكننا رفضنا طلبه ، وأملنا أجل للتفكير ، وقرر مجلس جعارة أخرى للمحكمة والد ، على محكمة الاستئناف التي تم ردما . وفي الجلسة المقررة تقدمنا بمذكرة ، وأصرنا على طلبنا بريد كمال المحكمة ، فكان من العضو اليسار أن نطلب بقل . لك رد عثمان خسرمت قضية بنصف مليون جنيه ، فنزل إليه رئيس القائرة نظرة لها معنى الاستئثار ، في التي تاته ، خسرمت بالإنجاء مرسوم على وجه العضو المين مما أسأنا بعض الأهل ، وتم جرح الدعوى الحكم .

نصرة قوبة

10 - فوجئنا في يوم جلسة الحكم ، بأن المحكمة التي نظرت القضية (صدرت حكما لصالحنا ، ولكنه حكم رد المستشار المين فقط ، والحكم كان رفيع المستوى : أسبابا وحيثيات ولما وأب قاتنوني وأرى ، وهو ما لفت نظري لهذا الحكم ، لأننا انظر المحرم الدكتور حلى مراد أستاذ القانون ووزير التعليم الأسبق ، قد حله - هذا الحكم - بأن يكتب مقالاً عنه بجريدة الشعب في عدد 1992/10/10 ، ذكر فيه بأن نداء القضاء دائما ما كان يناشد أعضاءه بعدم متبصرة قرارات اشتغالهم لكى يرد فيه نداء القضاء دائما ، وأن القاضي لا بد من استقلاله ، وأن يبعد عن ميول الشبهات ، فضلا من أن وقته لا بد أن يعملها كاملا للفصل في القضايا . فضلا عن انتداب مثل هؤلاء القضاة : هو تظليل من شأن عمل محامو الإبرار القانونية ، ولكن الدكتور حلى مراد رحمة الله عليه ، إذا كان لا بد من الاستئثار بمستشارين ، فالأولى الاستئانة بمستشارين من هيئة قضائية الدولة ... إلخ ،

القال كان قري ومعاون وغير جرح .

لمعة الجمعية

11 - تم عدة شهور بعد صدور هذا الحكم الذي ألقى صدور كل المحامين والقضاة والناش الشراة ، ويطلق الاستاذ محمد شريف صديق المحامي بالمستشار حدى الشراة رئيس الدائرة التي نظرت قضية رد المحكمة ، كان القضاء داخل جمعية تعاونية يسمى لوران ، يشترى لمعة الجمعية ، وبين باقة الزميل المحامي بالتية : قال له المستشار : أهلا بك يا أستاذ ، أنت كنت تضرر أمانى في محكمة الولايات ، فرد عليه الزميل بأنه حضر أمامه أيضا في قضية الرد ، فرد عليه المستشار : رد المستشار لأن : فقال له الزميل : نعم المستشار لأن . فسكت المستشار برة من الوقت ، وقال الزميل المحامي بأن معظم القضايا والمستشارين بالمحكمة طلبوا ألا يأخذوا لصالح طابلي الرد ، حتى أن ذات المستشار التي تم رد : أرسل له شقيقه المستشار المتقاعد لكي يثني من إصدار حكم ضده ! .. وهو مضم .

أجل ما في هذا الشهد ، أن وزارة الجمعية كان يتابع الحوار ما بين الزمير المستشار حدى الزمراني وبين الزميل المحامي ، والذي كان في مواجهة هذا الجزار ، بينما المستشار محلى له ظهر ، فقد رأى الزميل المحامي أن الجزار قام بتغيير قضية القصة واستبدلها بقضية أخرى أفضل ، هذا الجزار لم يكن يتقبل أو يصفق أن يكون من ضمن زبائمه رئيس محكمة يشترى لمعة الجمعية ، فاضى شريف ومعتزم ، من لوات الزميل البيضاء والنفس الرامية !

رحمة الله عليه ، ودعا له ، بأن يكون أحد الثلاثة من القضاة ومشاة الجنة .

واله الأمر من قبل ومن بعد ، والله يا مصر .

adelabeldelmoty@hotmail.com

رسالة من مجهول إلى مجهول آخر

بقلم / جيهان عبد الصمد

أوروبا مثلا يتم توظيف الكتابة على الجدران بما يسمى " الجدار الحر " أي أكتب ما تشاء ولا قيد وغير من رأيك ومشاعرك بكل حرية ويتم شطف هذه الجدران مرة كل أسبوع ولكن عندما في مصر الوضع مختلف فنرى أحيانا كتابات رى الطوب الرش ورسوم مزلية وملصقات جارحة وأحيانا غير أخلاقية ونبرز هذه الظاهرة بموضوع في السجون حيث تحول جدران المرحاض إلى جداروات فيقوم السجون ، مكتبه الجمع وأوجاعهم وأسواء الأحياء والأعداء ويقوم البعض بحساب السجون والإيام المتبقية وأحدهم يترك رسالة من مجهول إلى مجهول آخر عندهم تقف أمامه تذكر محنة وكذلك أمام حائط المبكى أنها حقا " حيطان مسيلة للموع "

لاينكر العاصي ولدا س الكتابة على الحيطان والجدران ظاهرة غير صمحية ناتجة عن لالة عمدة وضغوط قد تكون عاطفية أو اجتماعية وفي الوقت ذاته هي أدنى ذكريات قلادة إليهم من عوالم مجهولة فهي ليست شخايب أو الخويف وحروف في الهواء ، وإنما كلمات تمسك واقع اليهم لتفخوس ونفوس شخص يائسة ضعيفة عاجزة مالاأساس أسعيد الفوق القاتل يرتكب على جلوع التفخار وجمدن المرحاض ربما كذبات لتلقل في أعينها عن الإعلام المرئي والمسموع فهي اعلام فوق الددة اعلام الخبيث يخطه رد العضو المين فقط ، ولم يخط عنه بقوله أن رئيس الدائرة المطلب رده مع الآخرين : سوف يحل ميدان خروجه للسماء بعد شهرين ، وكان أدى بة في موسم انتخابى جبار أو تنافس عن وضع سياسى مؤلم للغاية ففى

حلف الناتو يعي السفن من القرصنة بـغاليخ عدن ومن يحمي حقوق البحارة بالمناطق الخطرة؟

بقلم / عبد الحميد مرسى عبير المحامي بالنقض والدستورية العليا - وعضو اتحاد المحامين العرب

في تلك اللحظات الحرجة تتواعد أساطيل حلف الناتو إلى سواحل الصومال ومنطقة خليج عدن لحماية السفن التجارية من أعمال القرصنة التي تصاعدت خلال الفترة السابقة وهذا أعوام قليلة يفتقد الصومال لحكومة مركزية قادرة على سيطرة البلاد وسواحلها وحدودها



لكتب البحري الدولي

تم إنشاء المكتب الدولي للفرقة التجارية الدولية من قبل فرقة التجارة الدولية في يناير 1981 وتلقى قبل إنشائه من المنظمة الاقتصادية البحرية في الحكومات (IMCO) بموجب قرار صادر في نوفمبر 1981 وتم وضع أهداف للمكتب البحري الدولي كما يلي:

- 1 - توفير وحدة مرجعية مركزية تفتص بالمعلومات المتعلقة بأنظمة الممارسات التجارية المرتبطة بها.
- 2 - توفير معلومات أساسية ذات طبيعة جغرافية تتعلق بالممارسات والبحرية والتجارية.
- 3 - تقرير وتقييم وتقرير خدمات تربية تدفق بما جاء في البندين 1 و 2.
- 4 - جمع المعلومات وإعدادات معروفة بالأسواق احتياطية وتزويدها بالمعلومات ككاسات للتقرير الإجراء الحالية ومعلومات الطلقة بالعلف.
- 5 - اقتراح الوسائل والإجراءات لأولئك الذين يشكون في تورطهم المحتمل في صفة احتياطية.

ولقد تطورت بسرعة خدمة التفتيش ومعالجة بنجاح عدد كبير من حالات الإحتيالات البحرية في دول مختلفة كما قامت بالقيام من الإحتيال حيث ينظر إليها ككثير جرمين من الضمة التي يوفرها، كما يقوم المكتب بإرسال تنكسات وخدمات إلى السفن لتجنب المناطق الخطرة وتحتل خطوط الإبحار أثناء سيرها.

فأذا كانت تلك هي مهمة وإجراءات المكتب الدولي فإن دراسة المكتب للبحارة في حالة الإحتيال والقرصنة على ظهر السفينة وتغيير مسارها أو أنه صمراها بعد سداد الغنية التي تستحق المفاوضات ليس سمات ولكن أيام وشهور، يسبق كل ذلك ساعات مبعبة من القتال للاستعداد والميطرة على السفينة وهي في عرض البحر أو متفانية لمخارطة الساحل ومطاردات متوحشة للقنصنة متزحزين أو حتى هواء خطورتهم في إطلاق النار العشوائي أشد هو نداء بده من هنا من خلال قضايا سوف يتناولها من قرب من تلك الحالات الصعبة وكيف تولفت لا عن رأس ولكن حتى تأتي فرصة لها سائلة أراما في تلك الفترة بين أساطيل الناتو وسفن أجنبية سوف تدفع الشحن ليسد ماله السفن العربي والأجنبي فائقة الإعمال لتتولى البحارة وإتقالية دولية من حقوق البحارة في المناطق الخطرة لمكافحة القرصنة أراما من بعيد عن يقين أنها قائمة مع شمسكلاك السفن ولكن شمسكلاك سوف تتبدل أو بعد حين مع مطلع عام ميلادي حديد 2009 .

E-mail : lawyer_anbar@yahoo.com

كما فتح أرشيف الصحافة أبوابه للكتب لتدوين تاريخ القرصنة وأساليب وإصايله السابقة، وعلى مواقع الإنترنت أبرزت الفرائط ومواقع الصنود ومناطق الخطر على تلك السواحل وتابرت الألائد تلقى الضوء على أعمال القرصنة في البحر الأحمر وتلقب صفحات التاريخ مع دعاء رافت

مختطة بأشواق المحيط لتنتد إلى داخل البحر الأحمر ولكن كما نعتيد أن نرفع صوته مع صوت يئن اسمه في تلك المنطقة ومايشته من خلال قضايا بحرية منذ سنوات وأنا أعلم جاعدا ليسع الجميع أن هناك مبرر البحر وهو على صوت مدافع حلف الناتو التي تنشر الرعب في المنطقة لكل من يقرب من سفينة تمر في محيط ، ولا يعرف هؤلاء الكتاب معنى انتشار سفن حربية بجانب سفن تجارية تبحر وترصد كل تحرك لزويق قادم من بعيد، ولا يتصور أن تتم تناورات بالملاح المي حول سفن تجارية تمر من بعيد ويحاربه تسمع طلقات الرصاص والمدافع من حولها، ولم تحاول شركة ملاحية واحدة دراسة الحالة النفسية للبحارة على تلك السفن بعد عودة البحارة وأن تدوين ملاحظاتهم أثناء عمليات الملاحية أو بعد فشل محاولات القرصنة أو تحقيق نجاحها يسداد الغنية ومواجهة البحارة هؤلاء القراصنة، وجهأ ليه، فالأسباب العظمى لشركات الملاحية العربية مفتقد الدراسة حالة البحارة في تلك الظروف أو إسناد هذا الأمر إلى أهلياء نفسيين على السفن التي تبحر في تلك المناطق ولا يمكن القول بأن كل من يطيح بالعمل في البحار والمحيطات لأنه ليس العمل في البحر على امتداد نضالة له يماثل تلك الحالة الاستثنائية من سطح القرصنة وسدع طلقات المدافع والرصاص يستند في كل مكان والبحار يعمل على حمل السفينة يمكن أن يتضرر أثناء صله لطلقة رصاصي لكي تقول أنها بطيعة العمل في البحر وفي مناطق محددة سلفا تعرفها الجهات البحرية المتقدمة، لأننا سلمنا وأعرفنا بأن تلك الحالة خطرة كما يسمى بارتقاء قيمة البضاعة التي تتعرض للخطر في المناطق الخطرة يرتفعنا قيمة البوالوب أي لأنمين عليها أي أن قيمة البضاعة أعلى من قيمة الباطم في تلك الحالة التي أهملها ولا استوعبها ولا تريد أن تفهمها شركات الملاح، وأن المنظمات العالمية لم تستعجب تلك الشفرة لأن البضاعة لا يتشك من المناطق الخطرة أو المناطق المشابهة في العالم، ولم تعالج بارتقاء أجراما عند العمل في تلك المناطق - لو حدث ذلك - لافرض علينا اتفاقية دولية وقد قلنا عليها ونحن صاغينها نحن الخيلة سوف تفرق نفسيا في يوم من الأيام عندما تحدث السفن أجنبية من الدول الغربية حوادث قرصنة سوف تفرق أجنابا غربيين وليس من أسيا أو أفريقيا تلك الضعيف الحقوقي على أمرها.

أن تشريعات العمل في البحر تعترف بغير مرتفع (إضافي) في المناطق الثانية، ولكن التشريعات البحرية التي يطيحها مختلفة لم تفلح حتى الآن العمل في المناطق الخطرة، ولكن أين المكتب الدولي لفرق التجارة الدولية ؟

تعديل قانون النقل البحري

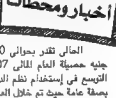


صرح الوكيل هشام السرساوي رئيس قطاع النقل البحري بأنه يجري حاليا بحث تعديل قانون النقل البحري من أجل تشجيع على التغيرات العالمية، وقد اقترح السرساوي إقامة مشروع تعاون مع وزارة الخارجية بهدف تزويد السفن المصرية بنظام الملاحة اللازمة لأعمال القرصنة البحرية التي زادت في الفترة الأخيرة.

حصيلة الضحايا الجمركية



أكد الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية أن حصيلة الضحايا الجمركية المستهدفة خلال العام المالي الحالي تقدر بحوالي 15.150 مليار جنيه مقابل 14.011 مليار جنيه محصلة العام المالي 2008/2007، وأن العام المالي سيذهب التوسع في استخدام نظم الدفع الإلكتروني لرسم الجمركية والضرائب بصفة عامة حيث تم خلال العام الماضي سدود 2.9 مليار جنيه إلكتروني بزيادة 20.6% من إجمالي المحصلة الجمركية.



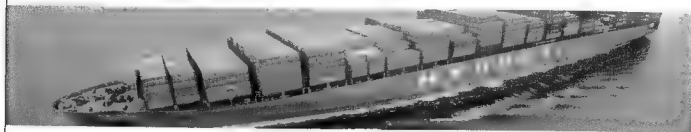
زيارة سوريا ولبنان



صرح محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحاة الإسكندرية عضو مجلس الشعب بأنه من المقرر أن يقوم وفد من الغرفة بزيارة كل من غرقتي الملاحية في سوريا ولبنان مع بداية ديسمبر الجاري، وذلك في إطار التلخى والتعاون بين البلدين في مجال الخدمات البحرية.



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

		VOY	Genoa	Constanta	Istanbul	Buenos Aires	Jeddah	Singapore	Shanghai	Ningbo
EASTBOUND	Mare	015 E	23-Nov	27-Nov	27-Nov	04-Dec	08-Dec	18-Dec	23-Dec	27-Dec
	Conti Sings	008 E	30-Nov	04-Dec	03-Dec	11-Dec	15-Dec	25-Dec	30-Dec	03-Jan
	B. Palang Duz	071 E	07-Dec	11-Dec	10-Dec	18-Dec	22-Dec	01-Jan	06-Jan	10-Jan
	WH 641	009 E	14-Dec	18-Dec	17-Dec	25-Dec	29-Dec	08-Jan	13-Jan	17-Jan

MED

		VOY	Genoa	Barcelona	Pao	Buenos Aires	Jeddah	Port Klang	Singapore	Chennai	Shanghai
EASTBOUND	Chennai	080 E	27-Nov	29-Nov	02-Dec	08-Dec	10-Dec	20-Dec	21-Dec	25-Dec	27-Dec
	Scala	004 E	04-Dec	06-Dec	06-Dec	13-Dec	17-Dec	27-Dec	28-Dec	01-Jan	03-Jan
	Iris	150 E	11-Dec	13-Dec	16-Dec	23-Dec	24-Dec	03-Jan	04-Jan	08-Jan	10-Jan

		VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chennai	Singapore	Port Klang	Buenos Aires	Genoa	Barcelona	Pao
WESTBOUND	Iris	150 W	15-Nov	17-Nov	19-Nov	29-Nov	23-Nov	25-Nov	08-Dec	11-Dec	13-Dec	16-Dec
	Roos	066 W	29-Nov	01-Dec	03-Dec	04-Dec	07-Dec	09-Dec	20-Dec	25-Dec	27-Dec	30-Dec
	Chateau DW	001 W	08-Dec	08-Dec	10-Dec	11-Dec	14-Dec	16-Dec	27-Dec	01-Jan	03-Jan	06-Jan

MEX

		VOY	Valencia	Barcelona	Genoa	Pao	Buenos Aires	Port Klang	Chennai	Lianyungang
EASTBOUND	CHOPIN	040 E	25-Nov	28-Nov	28-Nov	30-Nov	06-Dec	16-Dec	20-Dec	23-Dec
	STRAUSS	042 E	02-Dec	03-Dec	05-Dec	07-Dec	13-Dec	23-Dec	27-Dec	30-Dec
	WAGNER	138 E	09-Dec	10-Dec	12-Dec	14-Dec	20-Dec	30-Dec	03-Jan	06-Jan
	MOZART	042 E	16-Dec	17-Dec	19-Dec	21-Dec	27-Dec	06-Jan	10-Jan	13-Jan

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com

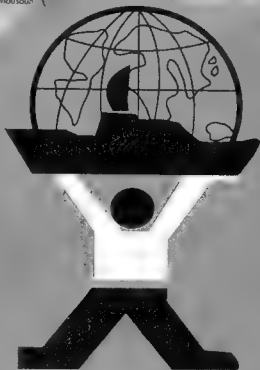
MITCHELL JR. SERVICES

- * Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports
- * Disptach Cargo (Loading / Discharging)
- * Ready to replenish bunker - luboil

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance



● MITCHELL JR. Co. Office



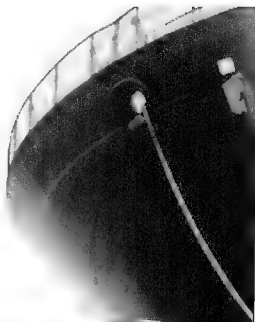
Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN

Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com

U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549

YOUR
TRUSTED
PARTNER



الهندسية
للحاويات
ش.م.م



شحن وتفريغ

03 524 2398

WWW.SHIPCREW.COM



إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نقدم النقل المتكامل. سواءً ذا تكلفة فعالة للشركات والأفراد



مقر القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد حجازي - برج البربركي - المهندسين - ١٢٤١١ أمسيات
تليفون: ٠٢ ٣٣٤٤٨٧٧، فاكس: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢، موبيل: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢، فاكس: ٠٢ ٣٣٤٤٧٨٥
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

شباب من مصر

في عصر تأكلت فيه النخب الوطنية، وانسحب المثقفون من الساحة وتعمول الوطن الى تجارة (رانجة) والتاريخ الى بضاعة (راكدة) وضعت ذاكرة الأمة، وأصبح الشباب يعيشون حالة انقسام، وضربت معاني الانتماء في الصميم، وقضب معين الموروث الحضاري وأصبحت الشخصية المصرية بلا هوية... وغابت القدوة

إنني أتوقع أن أدافع عن بلادي بالبنين والسياب
قد يكون الرجل صادق الوطنية ففيرا في المال، ولكنه يعيش ويقتي
في التاريخ من أكبر سرارة الوطن

لا معنى للحياة مع اليأس ولا معنى لليأس مع الحياة
ليست الحرية عزيزة على قوم يعملون للحصول عليها
ويجتهدون في ثوالها وليس يعززون على المصريين أن
يفكوا قيود بلادهم ويعيدوا إليها استقلالها ويجدها
فالمصرفة الضميمة تدوب وتنتكت بسقوط أبناء عليها
نقطا بعد نقطة

إذا لم تنقطف شجرة علمنا وجهادنا في حياتنا
فلنأثنا على الأكل نضع الحجر الأول لمن يأتي
بعدنا

بلادي بلادي لكي حبي ولبلادي لكي حياتي
وجدي، لكي ندمي ونفسي، لكي عقلي ولساني
لكي ليبي وجناتي، فالتت أئت الحياة، ولا حياة إلا
بك يا مصر

إننا وجهنا قلوبنا ونفوسنا وقربان وأصهارنا إلى
أشرف غاية اتجهت إليها الأمم في ماضى الأيام
وماغشها، وأعلى مطلب ترمى إليه في مستقبلها،
فلا التماسات تخيفنا، ولا التهديدات تزلزلنا في طريقنا
، ولا الشتمات تزلزل علينا ولا الخيانات تزعمنا، ولا الموت
نفسه يحول بيننا وبين هذه الغاية التي تصغر بجانبها كل
غاية .. نعم لو أخذنا الموت من هذا الدار واحدا بعد واحدا
لكنا نأخر كائناتنا لن بعدنا: كوني أسعد حفا منا، وليلبارك له
فيكم ويعدل القوم على أيديكم، ويخرج من الجهامير المئات والآلاف
للمطالبة بالحق الوطني والحرية الأهلية والإستقلال المقدس

لقد كانت أهم إنجازاته الباقية هي الدعوة لتأسيس أول جامعة على أرض مصر وهي الآن
جامعة القاهرة كذلك تأسيس أول حزب سياسي في مصر وهو الحزب الوطني القديم (حزب الجلاء) وإصدار صحيفة اللواء وصحيفتي ندى ليجيشان ولتندار اجبسيان بالفرنسيين
والفرنسية والإنجليزية

واللافت للنظر أن كل هذه الإنجازات قد تمت على يدى هذا الشاب في ظروف سياسية
ولاجتماعية غاية في الصعوبة حيث الاحتلال الإنجليزي الذي قام ببناء حافظ من
الإحباط واليأس حيث خلفه جموع الشعب المصري، فساد الإحباط وتم اليأس والقفوت
والإستسلام بين الجميع، كانت الظروف في مصر حالة فائقة لهم .. لقد كانت المهمة شاقة
وتعقبت من المستحيل، لكن همم الرجال وعزيمة الأبطال أبدا لا تعرف المستحيل

وبدا الشباب المصري رحلة البحث عن شخصيات مرجعية فلم
يجد أمامه سوى نماذج هزلية فالزعيم في نظرهؤلاء هو
الممثل عادل إمام والعميد هو لاعب الكرة حسام حسن
، لذلك ومن هذه النقطة تحديدا بدأت رحلة البحث
عن البديل ..

فمن خلال أوراق مبشرة وملفات ممرقة للتاريخ
المصري، وضعت يدي على صفحات ناصعة
وبراقة ومشرفة لزعامات وطنية حقيقية
ولأئني أبحث عن شخصيات مرجعية أقدمها
للإحلال الجديده من الأبناء والأخوان
فكان لزاما علي أن أختار هذا الرجل
(الزعيم نشاط الديهي) الذي رفع لواء
النضال والكفاح والوطنية وهو ابن
السادسة عشرة من عمره .. لقد جاء
إلى الدنيا وفادها منذ مائة عام وهو
ابن الاربعة والثلاثين ربيعاً تاركاً خلفه
سطوراً ضخمة من تراث العمل الوطني
، ومع غياب الأولويات ضاعت القيم ولم
يتذكر أحد أن يحتفل بمئوية زعيم حقيقي
وقدوة حقيقية في هذا الزمان، ينظر إلى
الحياة على إنها رسالة فيقول
" الحياة جهاد والعمر قصير، يخير الناس من
جاهد في سبيل بلاده وعمل لغيرها وتناضل عن
حقوقها "

لكنه يؤمن بالأمل إيمانه بالحياة ذاتها ويقول
" الأمل دليل الحياة ورائد الحرية، والوطنية شعور ينمو في النفس
، ويزداد لهيبه في القلب ويرسخ في الفؤاد كلما كبرت هموم الوطن وغفلت
مصابته "

بيد أن أعظم ما تأثرت به نفسي من أقوال هذا الزعيم الشاب حين قال
" ألا أيها التثومون انظروا وتاملوها وطوفوها، وأقرأوا صحف ماضيها، واسألوا
الزائرين لها من أطراف الأرض، هل خلق الله ولما أعلى مقاما، وأسمى شأنا، وأجمل
طبيعة، وأجل أنارا، وأغنى تربة، وأصفى سمما وأعذب مائا، وأنعى لحب والشفق
من هذا الوطن العزيز ؟ اسألوا العالم كله بجهكم بصوت واحد .. إن مصر جنة الدنيا
وإن شعبا يسكنها ويتوارثها لأكرم الشعوب إذا أعزها "

يقول عن نفسه " إن روحي تتحدى من حب الوطن وبغيره لا أستطيع الحياة إذ لا قيمة
الحياة بغير هذا الحب الرائع العظيم الذي يفيض على المرء كل ملوئ بكل سعادة "
لقد كانت له أقوال وأفعالا خالدة ظلت باقية على مر التاريخ ومن أقواله " أحرار في
بلاننا كرماء لضبيونا "

الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME, INSURANCE & INTERNATIONAL TRADING



دكتور بيان / منتصر السكري

الحلقة الثالثة

الباب الأول

المصطلحات التجارية والضريبة المستخدمة في عقود التجارة الدولية (الإنكوترمز وترجمتها باللغة العربية)

49 - BALTIC MERCANTILE AND SHIPPING EXCHANGE

This business of the "Baltic" can be described as the provision of facilities for the fixing of cargoes for merchant vessels. In addition to the chartering and purchase of ships, business is now conducted in the sale of grain, oil seeds and the chartering of aircrafts

50 - BALTIME - 1996

A form of a time charter party issued BIMCO in the year 1996

51 - BALPULP C/P

A form of charter party for a vessel to load paper, wood pulp, issued by BIMCO.

52 - BAR BOUND

when the vessel cannot pass or sail because her draught is bigger than the water depth

53 - BAREBOAT CHARTER PARTY

The bareboat C/P provides the bare boat (ship) only, i.e. the charter pays all expenses for maintaining vessel and crew as well as the expenses for operating the ship.

54 - BARGAINER

The buyer of

55 - BARGE

Inland water transport vessel, with open or closed holds, towed by tugs or driven by own engine power.

49 - بورصة البaltic التجارية

يتناول النشاط الرئيسي في بورصة البaltic في أعمال ربط البضائع السفن التجارية، وبالإضافة إلى أعمال لتجديد السفن بيع السفن، تتم هذه البورصة أيضاً أعمال بيع وشراء الحبوب والزيوت النباتية وأعمال تأجير الطائرات.

50 - مشاركة التاجير الزمنية

(بالتاييم 1996)، نموذج لمشاركة تأجير زمنية سفينة لدة معينة وقد أصدره مؤتمر البaltic (بيمكو) سنة 1996

51 - مشاركة التاجير (بالتالب)

نموذج لمشاركة تأجير سفينة لدة معينة الورق، صغر عن مؤتمر البaltic اللامحي الدولي.

52 - السفن التي يزيد خاضعها عن

عق البارد، حين لا تستطيع السفينة الإستمرار في مواصلة الإبحار أو للزور عبر القنوات لأن غاطسها أكبر من عمق المياه.

53 - مشاركة تأجير السفينة عارية.

وفي هذه الحالة يقوم المالك بتأجير السفينة "عارية" أي بدون طاقم (وأحياناً فيما عدا الطاقم وكثير المهنيين) بأداة يتكفل مستأجر السفينة بتعيين أفراد الطاقم اللذين لتفصيل السفينة يتكفل بتكفل لجورهم وتكاليف تكاليفهم، كما يتكفل المستأجر أيضاً بالصيانة الخاصة بالآلات السفينة بالوقود والتأمينات والتجهيزات الأخرى، بالإضافة إلى تحمله بقيمة الإبحار عن اللة المتفق عليها.

لم تكن هناك نماذج موحدة معروفة لمشاركة تأجير السفينة عارية حتى سنة 1974 حين أصدر مؤتمر البaltic العروب باسم "بيمكو" BIMCO نموذجاً لمشاركة تأجير السفينة عارية يعرف باسم BAREBOAT .

54 - مقترى (البضاعة)

55 - الصنادل أو الماصورة.

وحدة بحرية مسطحة التاج تستعمل في النقل للثقل الداخلي، وأياً خارج منطقة أو مكشوفة وتدار بمحركها الخاصة أو تقطر بقطارة بحرية إذا كانت غير محمزة بالمحركين.

39 - AVOWANT

40 - AZCON C/P

A form of charter party for a vessel to load grain according to special regulations.

41 - BACK FREIGHT

42 - BACK LETTER

Letter of indemnity given by supplier or his forwarder to the owners of a carrier, or their agents for receiving clean bills of Lading, in spite of an unsettled dispute.

43 - BAGGAGE LINE

44 - BAILEE

One to whom goods are entrusted for transportation

45 - BALE CAPACITY

46 - BALLAST, OR IN BALLAST

A ship proceeding without cargo is said to sail in ballast; for ship's stability usually double bottom tanks, and others, are flooded with seawater. Solid ballast (sand, stones) is sometimes carried too.

47 - BALLOT

A small bale Weighing from 70 up to 120 Lbs.

48 - BALTCON C/P

a form of a charter party for vessels loading coal to the ports of with sea and Scandian countries, issued by the Baltic International Maritime conference (BIMCO) - 1926

39 - المقر بما فيه

40 - مشاركة التاجير (أزكون)

نموذج لمشاركة تأجير سفينة لنقل الحبوب طبقاً للشروط الموضوعة بمعرفة الغرفة الملاحة بميناء أرنه.

41 - لؤلؤ رجوع البضاعة على السفينة، ناولن إحصائي يدفع عن بضاعة رفض إستردادها بميناء، أو وصول فوجعت على نفس السفينة.

42 - خطاب ضمان.

تعهد يعطيه مورد البضاعة أو من يعطه للناقل البحري في حالة وجود أية تحفظات أو ملاحظات على البضاعة، ويومض هذا التعهد بصور الناقل سند شحن نظيفاً خالياً من أي تحفظات، ويمتضاء بحق الناقل أن يرجع على الطرف الواقع على خطاب الضمان في حالة أية مخالفات يتقدم بها مستلم البضاعة في ميناء الوصول.

43 - حمولة أمتعة المسافرين على السفينة، حق الناقل في حجز أمتعة المسافرين على السفينة ومنع تسليمها له إستثناء لأية صاريات أو مستحقات على المسافرين أثناء الرحلة البحرية.

44 - أمين الحمولة، أمين البضاعة، الشخص المودعة لديه البضاعة أو الذي استلم البضاعة بفرض تلقاها.

45 - سعة السعة (للبضاعة للعبارة)

سعة السفينة في حالة إقامتها بشحن بضاعة عامة، وفي البضاعة المظلة أو العبارة أو الخرجية، وتقدر هذه السعة بعدد معين من الأقدام أو الأمتار المكعبة.

46 - على الماصورة.

يقال على السفينة التي تخرج من الميناء بدون حمولة أنها تبحر على الماصورة، وبالحفاظ على توازن السفينة في حالة إبحارها على الماصورة، تملأ التناكات السفلية المزدوجة بمياه البحر. وفي بعض الأحيان كانت تستعمل الزمالة أو الأحجار في حفظ توازن السفينة وتسمى الماصورة البائفة.

47 - بالة صغيرة

البضاعة المعبأة في بالات صغيرة يتراوح وزنها ما بين 70-120 ليرة

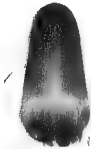
48 - مشاركة التاجير بالمطوقين.

نموذج لمشاركة تأجير سفينة لنقل الفحم إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط، لإسكندرية، أصدره مؤتمر البaltic اللامحي الدولي (بيمكو) سنة 1926.

نصائح للمرأة 2008 لك إمرأة

نصيحة هندية

تسع ملحوظات للحصول على شعر ناعم وصحي



- 1 - الشعر الصحي يبدأ من عنايتك بجسمك فالأغذية التي تتناولها تؤثر بشكل أساسي في الحصول على شعر صحي فحاولي تناول الكثير من الخضروات والفواكه التي تحوي السكر الطبيعي كما تتاولي منتجات الألبان وجوز الهند.
- 2 - تجنبي الأغذية المملحة حيث أنها مواد ملحية بالمواد الحافظة كذلك تجنبي المشروبات المثلجة حيث أنها تعيق عملية الهضم والبناء في الجسم.
- 3 - أضيفي البهارات بأنواعها إلى طعامك حيث تساهم في توفير التغذية الصحية لشعرك خاصة إضفاءها أو أثناء غلي الخضراوات.
- 4 - الضغط النفسي قد يؤثر بشكل خطير على صحتك وأيضاً على لون شعرك فحاولي تنظيم وقتك والسيطرة على ذلك وحاولي إجراء تمارين الإسترخاء والتنويم الكافي والفورج إلى الطبيعة يساعد ذلك على نمو الشعر بشكل خفيف.
- 5 - ابتعدي عن إستخدام المواد التي تحتوي على كيماويات لأنها ستؤدي إلى تدمير شعرك على المدى الطويل فاصنعي اختيار الشامبو والبسّم ذات التركيب الطبيعي بقدر الإمكان.
- 6 - احصلي على حمام زيت مع تدليك لفروة الرأس بشكل دائم أن الحصول على حمامات الزيت مع تدليك فروة الرأس ثلاث مرات في الأسبوع يؤدي إلى تحفيز عملية النمو لدى شعرك ويمنحه صحة وقوة كبيرة وينصح باستخدام زيت جوز الهند والوزن وزيت الزيتون.
- 7 - لا تستخدمي الفرشاة وشعرك ملول والفضل وسيلة استخدام مشط خشبي لو استناني عريضة وليس الفرشاة لك الشعر المتشابك.
- 8 - الاستخدام المفرط لمجفف الشعر يؤدي إلى الإضرار بالشعر وتقصيفه .
- 9 - كثرة تسريح الشعر يؤدي إلى ظهوره بشكل سمى ويراك لذلك قومي كل ليلة بتسريح شعرك بكل الجهات.

للحصول على يدين ناعمتين أثناء غسل الصحون



قومي بإضافة القليل من زيت اللوز (حوالي ملعقة) إلى طبق الماء الذي تستخدمينه في غسل الصحون، الماء سينعم الجلد الخشن أما الزيت فيساعد على نداوه بيك.

تخلصي من خلايا الجلد الميتة

قومي بوضع ملح الليمون على يديك وقومي بدمك بفرشاة أسنان قديمة - يفعل هذا مرتان في الأسبوع فيعمل هذا على نعيمتهما ويؤثر أي تغير في لونها، أغسلي يديك بعداً بماء دافئ قومي بتجفيف يديك بقطعة خشفة وأدعكي يديك بها، ضعي عليها خليط من العسل وملعقة زيت زيتون، ضعي يديك في قفازات بلاستيكية ثم بداخل قفازات قطنية لمدة 30 دقيقة، وإذا ضمعتي يديك في أين دافئ سيقوي أسفارك ويشدك.

أهتمي بترطيب قدميك والعناية بهما

- بمجرد عودتك إلى المنزل قومي بغسل قدميك بالماء الفاتر
- ثم قومي بوضع كريم مرطب على الأقدام
- ألبسي الجوارب لتتحفظ المرطب على قدمك أطول فترة ممكنة.

على الصين : التمل دواء لجميع الأمراض

يعد أكثر من سبع مئة قروي بمقامعة في شرق الصين على تناول التمل ويشكل اكوا التمل حوالي 70% من سكان القرية وهم عاليا من المسين!! ويتمتع كبار لسن بالقرية بصحة جيدة للغاية ولم يصب أحد منهم بمرض السرطان في قرابة عشرين عاما ويذكر أن أحدهم وعمره 82 عاما كبر بغاي من الجسامة وبعد تناوله التمل شفى من ذلك!! هذا وهناك أعدادا متزايدة من القرويين يقبلون على أكل التمل باعتباره دواء لجميع الأمراض.

شكر الأرض

جمع يابانيين ملايين الأهمار ليرسموا بها "لوحات طبيعية" تم عرضها على جانب نهر في العاصمة طوكيو أمام المارة من ضائق الزهور .. وجاءت "سجاجيد الزهور" في حدث بعنوان "شكر الأرض" افتتحت الزهور فيه منطقة طويلة واسعة حرص المارة لتقاط الصور فيها.

من عالم الديكور

نصيحة يقدمها خبر ، لديرور بعدم دهان مكاتب الموظفين باللون الأزرق لأنه يعث على الاكتئاب ويغفل استدله بالآخرصر لأنه يعث على السعادة ولشده.

من أجمل ما قالوا

- السان .. أكبر منمر للناس والزواج والمستقبل "سقراط"
- الزمن .. فنان ذكره المرأة الخطوط التي يرسمها "بيكاسو"

إبداعات على أطباق الدش

أول وأغرب معرض من نوعه شهدته أحد ميادين واحة الخارجية بالوادي الجديد حيث ضم أكثر من 30 لوحة فنية قام برسمها فنانون إيطاليون على أطباق الدش وذلك من خلال معرض "إبداعات أطباق الدش بين مصر وإيطاليا"

يدفع حياته ثمناً لرسالة ضرام

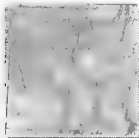
عاقبت أسرة فنانة متنية مرافقا كتب إليها رسالة حب حيث خطفه افراد منها وحلقوا رأسه والقا به تحت قطار مصرع متجاهلين أنه التي كانت تتوصل إليهم ليرصمه ويدفع "ماتيش كويار" 15 عاما حياته ثمنا للرسالة التي كتبها إلى فنانة تنتمي لطبقة إجتماعية أدنى درجة من طبقة في ظل نظام طبقي صارم لاميها في المناطق القروية شمال الهند حيث يشيع أن تلجأ العائلات الساخطة إلى القتل دفاعاً عن شرف العائلة.

حكمة العدد

أحذر من الحقد إذا تسلط وأحذر اللثيم إذا حكم وأحذر الحليم إذا غضب وأحذر من عذوك مرة واحدة وأحذر من صديقك مائة مرة ...

DCHC

DAMIETTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.



The Modern Terminal Community System



FACILITIES

Total Area	600,000 m2
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	19
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	500



DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax quay cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be 16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled

DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

Tel: +2057 290100 / +2057 290101 Fax: +2057 290777 P.O. Box: 34511 Damietta-Egypt

E-mail: info@dchc.com www.dchc.com

ستقبل شركة الإسكندرية لتداول الحوايات والبضائع على ضوء المتغيرات في مجال الحوايات

تغطية / محمد صابر



تحت رعاية معالي وزير الاستثمار / محمود محي الدين ومعالي وزير النقل / محمد لطفي منصور أقامت الجمعية العربية للملاحة برئاسة د/ رفعت رشاد رئيس مجلس الإدارة ندوة حول التخطيط لشركة الإسكندرية لتداول الحوايات والبضائع في ظل المتغيرات في مجال الحوايات وذلك بحضور كلا من د/ سعيد خراف نائب رئيس مجلس إدارة الشركة المناقضة للنقل البحري واللواء / أحمد منصور العربي رئيس مجلس إدارة شركة أسكندرية لتداول الحوايات وذلك بقاعة جاردينيا بالداون تاون بالإسكندرية .



من بينهم البعض برغم وفهم تحت إدارة شركة واحدة ألا أنها أيضا كلا منهم له خصميه وبارته والقانون عليه ومن الممكن أن يكون محطة أسكندرية عليها الطلب والخضرة لا يمكن أن يكون الفخلة عليها الطلب وأسكندرية وهذه معادلة ولكن في نهاية الأمر كله لصالح الشركة

ومن ضمن منظومة تحت مظلة الشركة القابضة وهو كيان له منظومة متكاملة لها احترامها وأهدافها ويختلف كثير من الشركات ولكل شركة لها أهدافها وسياساتها ومضمرتي الآن أن نشاهد القلائد على العمل بالمارك إن بوسرا / الأيون من أيقونة وأية وفاة الإجراءات المتبعة بذلك لسبوبة العمل وحتى نحن علينا بالإنجابه

سياسة التخزين والتخزين أيضا يتم في 12 يوم وهذه من المعوقات أيضا التي تواجهنا **هل** أفترضنا أن التغير من 6 أيام سنعمل بذلك بالصف وسيتغير كثير من الروتين والإجراءات القمية في أساليب العمل

أوجه التماسك والمناخات على وجهه تعتبر إيجابية وفي نفس السبلة سيتم وأما عن الجانب الإيجابي فهو يتبعنا حول العمل والتطوير والتحديث وتقديم أفضل الخدمات والجانب السلبى في محاربة كثير من الشركات في جزء من القوة ولكن المميزات نريد بكتنا حقا أكثر قدر من القوة ومن يتأمن منها من الشركات يشرح بمدى المكسب الهائلة التي تدر عليهم فهم يتعانون في التعامل وسيارات وسيارات ومعدات الشحن والتوزيع

سياسة الشركة في البورصة : الشركة تعتبر من الشركات الجديدة من 6 محطات التي تتواجد في البورصة وهذا يفرس علينا أن نتوجه نحو الصواب وتحقيق الشفافية في البورصة من أرقام تصدر بشكل دورى تفيد حال الشركة وهناك شريحة منذ 6 سنوات منذ عام 2002 حتى عام 2008 .

التطوير والتحديث بالشفرة بسن الحوايات : من خلال هذه السنة سيشغل محطة أخرى وسيفضل أفراس ومعدات وشحنات فوجب أن يكون هناك مقابل خدمة من المتعاملين مع الشركة بإخذ 324 الجدير وهناك أيضا تطوير بالنسبة لسفن الحوايات وهذا منذ عام 2008 تحولوا طحونا بالنسبة لسفن والنسبة للأطوار والأجسام وبهذا الآن أن تتعامل مع أكبر السفن ولكن أطوار الأبحار تجهيزا وذلك نعتبر غير مؤهلين من مواكبة السفن العميقة وذلك تعذب بعد هذه السفن لشرك القارية ولكن بتطوير التطوير في جميع محلات سفن الحوايات ومعدات القارول يقدم نمو التجارة وزيادة الإنتاجية .

التخطيط الاستراتيجي للشركة : بالنسبة للتنازع المتبعة والإرقام التي ذكرناها من الجدير بالأهمية هي إمكانية تفرع الرصيف والإرقام القمية رأينا أن متر الرصيف بإخذ 324 الجدير وأسكندرية فقط 685 حاوية والخضرة 415 حاوية وهناك دراسة أن متر الرصيف بإخذ 1000 حاوية وهناك أسئلة مطروحة للشركة ونحن نلحق ما يمكن تراكم مع العمل والعمال والمقايين الفلن القائل المتعاملين مع الشركة بويما حوالي 1000 سيارة نقل الحوايات ومعدات أن تشتت هذا الرقم وما يحدث بأخالف البناء والأرضية وهذا أيضا أنه يثر على معدلاته وشرق القارية يفرق عنا في كثير من هذه المعاني المتبعة وكذلك أيضا نهم بأولية المتبعة ونسعى إلى RTG ويرفع القارول وينتفع حسب الإمكانات

تأخير البترول على سبيل العمل : تعتبر تكلفة نقل السفينة 90 % منا بترول وإذا زاد البترول سنتردد نقل السفن ومنه النقل المرى والتكاليف تتكرر كلما طرأ علينا أن نتداول حوايات فصب ولكن أيضا تتعامل مع المعدات الثقيلة وهناك معدة جانتنا وزنا 74 طن وكان واجب علينا أن نتعامل معها وإلّا لم يكن لدينا معدات مؤهلة لذلك ما كنا نتعامل معها ونحن العربي بأشعة سفن متأخرة نحتل إلى البناء وتتعامل معها كمثل سفينة إيتال الفلوريدا الإيطالية وكانت هذه السفينة أكبر مثال للتعامل مع السفن .

هذا وقد ألفتت الندوة د/ رفعت رشاد مؤسسا أن 80% من التجارة العالمية تنقل عبر سفن الحوايات وأن الخطط المستقبلية لشركة الإسكندرية للحوايات في المدى الأسس وذلك للمتغيرات التي تتم في مجال الحوايات وفي أيضا من المواضيع الهامة التي ننسى إليها مع مراقبة التجارة والحوايات حتى تقدم بها نحو مستقبل أفضل

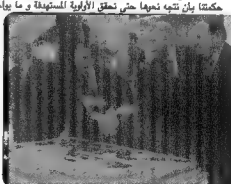
ورشح الدكتور / سعيد خراف أثناء تسمي نحو مستقبل أفضل برغم كل الظروف العالمية التي يمر بها وأن هناك توسع مستقبلي وهذا بناء على تعاملنا وتعاوننا مع جهة أجبية كمعدلات قننو الحوايات لمطحات الحوايات كما نطرق إلى ما كانت عليه السفن في الماضي فنقارنها بوقتنا وهو يبرز الأرقام التي تفرس تفصيلا كما يبرر هل هي مواكبة للوقت وننظر لفراسات العالمية ونأخذ نسبة الأسواق العالمية ونضعها كمناش بالنسبة للفراسات والأسامر كما نتبنا بالدراسات والتطوير المطلوب وكذا الأرضية والأوضاع وكان لنا من الفرص أن نأخذ بعض الأرضية لأن الأمر لم يحدث بمد الدراسات وهذا سبب غائق لنا وهو أننا لم نستوعب حجم التجارة القادمة وهذا الأمر يتدرج إلى بعض الشركات وأصبحت من هذا التناقص

ورشح اللواء / أحمد منصور العربي عن رؤية مستقبلية وعرض متكامل لشركة في ضوء التحديات والظروف الاقتصادية الحالية ويرى أن شركة أسكندرية لتداول الحوايات هي أول شركة لتداول الحوايات في جمهورية مصر العربية وأنشأت سنة 1984 ولها برغم ورعيه ومديا وهي أسكندرية وفيها كيان له خصميه الحوايات وتداولها في التجارة الخارجية بعد مفتاح مما يفاه المستقل من تحديات ويعدنا عن تبنى الخدمات وعدم التمتع حيث أن الحوايات وتداولها يستمر بشكل دائم . ورشح أسكندرية لتداول الحوايات محطات الإسكندرية والفخلة كما أن هناك ساحات وأفراس عملاقة متوفرة كما أننا من خلال هذا العام سنستقل كثير من المعدات المستعملة والتطوير .

مسؤولي تواجه الشركة : هناك بعض المسائل التي تواجه الشركة وهي أولا للزور وهو ما يشكل عبه في تعطيل المركبات والسيارات وهي على سبيل المثال نرى ذامية نحو السفينة فلها موانيع وضوابط فترى أن المرور يريق السيارات مع وجود مخاللات لبعض السائقين وبعض السيارات ما يسبب التأخر في مجاراة سبل وإوقات العمل الرسمية وكان من المستهدف إنشاء مشروع بمطلة المارمية في خطط الشركة ولكن هناك عوائق تشكل معوقة أخرى

معيرات ميناء الإسكندرية وشركة أسكندرية للحوايات: يعتبر ميناء الإسكندرية ميناء مشين لوقته الذي يعطيه مضمون من محاسن الشركة ولكن هناك عوائق وبونوك وإمكانات الإصلاح وغيرها من المعيرات وميناء الإسكندرية يعتبر البقاء الرئيسي وهناك خطط إستراتيجية تقوم عليها لقطومات الشركة وكان من قبل 2 رؤساء مجلس إدارة الشركة وهم يعتبروا من الرؤساء السابقين وهم نموذج ويعتبر قائما أيضا بسياسة واستراتيجيات يجب أن نفعها في المستقبل وهو ما تقوم نحوه ونضع له أهدافنا ومركبات من الشركات التي تملك شهادات الأيون والجودة والسلامة والصحية والمهنية وغيرها الكثير من الشهادات والهيئات العالمية المسألة أن نإصدار هذه الشهادات لا تطعيمها لإدارة ميناء ولكن تطعيمها بوقت عناصر ومعايير القية ويتعامل العمل وبكل الجهد ونحن نتحدث من 24 عام مضوا على الشركة ذكر أنهم كيفة السفن ومطامرها ومعداتنا وكيفية مواكبتها مع العمل وبند الشفافية ونحن نعمل على أجهزة بدائية نوعا ما ولكن التكنولوجيات حكمتنا بأن نتجه نحوها حتى نحقق الأولوية المكشوفة وما يوجهنا إلى معدنية المساحات وسنقوم حيها من مواكبتها

الخدمات المتعددة التي تتناول إيجابية التعاون المشترك يجب أن تتوافق مع الشركات بهيئة الشركة وهناك حلول مستفيدة للمناقش التي تتوافق ولكن نحن نستعين أو نلجأ وسيفضل ميناء الفخلة في تسمية وتعتبر كلا من محطة أسكندرية والفخلة محطتين منفصلتين





أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى



محمد سعد زغول
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة



شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل
البحرى والبرى ويتمنون لسيادته
كل تقدم ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى



علاء ندا
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى
والبرى ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح



فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



مرحباً بهذا الرجل

أصدر الأستاذ الدكتور محمد فرغلى
مدير عام الأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
قراراً بتولّى
السيد الأستاذ الدكتور



أكرم سليمان

عميداً لمعهد تدريب الموانئ
وهو من الكفاءات
التي أثبتت وجودها
خلال السنوات الماضية
أسرة تحرير مجلة

إنترناشيونال تقدم له التهنئة
وتتمنى له مزيد من التقدم والنجاح

شكراً لهذا الرجل

تنتهز أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
هذه الفرصة وتتقدم بجزيل الشكر
والعرفان والتقدير
للسيد الأستاذ الدكتور

حمدي حسان

على ما قدمه من إنجازات
على المستوى
الدولى والمحلى أثناء
توليه منصب
عميد معهد تدريب
الموانئ



داعين له بالتوفيق فى حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية



العروس/ هانا عبد الرحمن
العريس/ أحمد محمد



جميع العاملين بشركة أميرال بثنون الزميلة ملكة محمد
والزميل محمد إبراهيم بالزفاف السعيد وبالرفاء والبنين



العروس/ رانيا جزايرين
العريس/ محمد حسين الشعاوي



إحتفل المهندس هاني محمد عبد الظاهر وحرمه
مروة رشيد بعيد واجهما الأول ألف مبروك



الأنسة/ مها جمال
المهندس/ عصام حرب



عقد قران شبرهان وجيهه عرفة
على الأستاذ يوسف أحمد العفيفي



تقنية

اللواء إبراهيم
صديق يمني
الأستاذة
مايسة محمود
أحمد محمود
لحصولها على
لقب الممثل
التمثالي



خطوبة الحاسب أحمد محمد سالم على الهندسة
رحاب الصاوي رمضان من العاملين بالهيئة
العامة بيميناء بورسعيد

سيد ميلاد سعيد



A warm welcome From Le Méridien Heliopolis

Rotary Nasr City, the non-profit organization, chaired by Eng Mina Morkos, recently held their monthly gathering at Le Méridien Heliopolis. This month's guest of honor and evening speaker was the famous Actress Raghdha. The guests were met and welcomed by Nihal Zamzam the Public Relations and Marketing Communications Manager of the hotel.

Seen in the picture from the right, Eng Mina Morkos, Raghdha the famous actress, Mr. Nader Edward member of the committee and Nihal Zamzam



مروة علاء الدين عبد المال



سحر صالحي عبد الفتاح ترقية
سمايتها بمنصب رئيس قسم الإعلان
والنشر بإدارة العلاقات العامة للهيئة
العامة لمواني بورسعيد

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
sc
EGYPT**



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008



Let Your Business Grow With Our Solutions

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Online Advertising Solutions
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



Call today to learn more or visit us online:

+202-2414 9944

website : <http://amc.amiral.com>
Email: sales@amc.amiral.com